

1.2026

DAS ADFC-MAGAZIN



FRAUEN UND MOBILITÄT

WEIL ALLE PERSPEKTIVEN ZÄHLEN

RAD+RECHT Erste Urteile zum
neuen Straßenverkehrsgesetz

RADREISE NACH ESTLAND
Land der Schaukeln

AUSPROBIERT Vier Elektrofahräder
für Preisbewusste



Für alle, die einen stressfreien Arbeitsweg lieben.

Mit der VICTORIA TRESALO Serie wird der Weg zur Arbeit zur entspannten Fahrt. Dank Bosch Smart System, optionalem Fronträger und cleverer Ausstattung ist alles dabei – ab 2.899 € UVP.

victoria-bikes.com

VICTORIA

GLEICHBERECHTIGTE MOBILITÄT



Alexandra Kirsch
Chefredakteurin

Haltegriffe und -stangen in U-Bahnen oder Bussen sind mir oft zu hoch – und ich frage mich immer wieder, warum es nicht ein paar Griffschlaufen mit unterschiedlichen Höhen gibt. Dass ich aber – weil ich eine Frau bin – im ÖPNV und im Pkw bei einem Unfall ein höheres Risiko trage, ist mir beim Lesen des Artikels ab Seite 6 erst so richtig bewusst geworden.

In der Schweiz erfasst man seit 2019 Unfallopfer in öffentlichen Verkehrsmitteln nach Frauen und Männern. 2021 zeigte sich, dass hier doppelt so viele Frauen (1.258) wie Männer (602) verunfallten. Dessen war man sich vorher nicht bewusst. Die Erklärungsversuche bedienten teils Klischees: Frauen kramen in Handtaschen statt sich festzuhalten oder tragen High Heels; die kräftigeren Männer hingegen können sich besser festhalten und geben Verletzungen nicht so oft zu Protokoll.

Dass Frauen den ÖPNV häufiger nutzen, belegen Studien. Doch der Unterschied ist nicht so groß, dass er die Unfallzahlen erklärt. 2025 gaben in der Studie „Gleichstellung in der Mobilität“ 13 Prozent der Frauen und elf Prozent der Männer an, täglich Bus und Bahn zu nutzen. Dass sich mehr Frauen verletzen,

liegt wohl eher daran, dass die Fahrzeuge nicht für sie gemacht sind.

Auch bei Autounfällen werden Frauen häufiger (47 %) und schwerer (70 %) durch Airbags und Gurte verletzt als Männer. Airbags und Gurte sind nur an männlichen Crashtest-Dummys getestet, die einem 1,75 m-Mann mit 78 kg entsprechen. Doch das Dummy-Standardmodell passt weder zum Großteil der Männer, noch zum weiblichen Teil der Menschheit und schon gar nicht zu Kindern oder Senior:innen.

Frauen haben andere Körpermaße und unterscheiden sich im Muskel- sowie Hüft- und Beckenaufbau von Männern. Für die Forscherin Astrid Linder, die den 1,62 m großen und 62 kg schweren Dummy Eva mit weiblicher Anatomie vorstellte, sind das entscheidende Faktoren, um Unfallfolgen in Crashtests realistisch darstellen zu können. Solange weibliche Crashtest-Dummys in der EU nicht verpflichtend sind, gibt es eine Zwei-Klassen-Gesellschaft bei der Verkehrssicherheit und Frauen tragen im Falle eines Unfalls ein höheres Risiko.

Fahrzeugdesign, Stadt- und Verkehrsplanung spiegeln oft die männliche Perspektive. Das merkt man auch im Radverkehr. Werden aber bei der Radverkehrsplanung die Bedürfnisse von Frauen, Kindern und älteren Menschen berücksichtigt, kann das Sicherheitsgefühl steigen, der Radverkehr wachsen und Orte können lebendiger und lebenswerter werden – das ist ein Gewinn für uns alle.

> **Frauen sind** in Bussen und Bahnen, aber auch im Pkw bei Unfällen stärker gefährdet.



CYBER LINE

LIMITED EDITION

ORTLIEB

WATERPROOF





Bei Frauen hat man Mut zur Lücke:

In der Mobilität wird an ihren Bedürfnissen vorbeigeplant, es fehlen Daten zu ihrem Mobilitätsverhalten und in der Sicherheitstechnik ist die Norm männlich.

6



BEWEGEN

6 Mehr Gendergerechtigkeit in der Mobilität

Gut für alle

14 Neuigkeiten

20 Rad+Recht

Straßenverkehrsrecht vor Gericht

TECHNIK

22 Ausprobiert: Günstige Elektroräder

Vernunft-E-ntscheidung

28 gesehen+gefahren

32 Einblick: Fahrradschlösser

Verschlossene Gesellschaft

36 Radwelt-Ritzelbände

Fahrradcheck

40 ✓ Estland



REISEN

40 Estland

Schaukeln, saunen, singen

44 Reisenotizen

48 Touren+Tipps

ADFC-Qualitätsradrouten mit vier Sternen

DIALOG

3 Prolog

38 Blickwinkel/Marktplatz

50 Rätsel

51 Vorschau/Impressum



22 ^

Ausprobiert



René Filippek,
Redakteur und Fahrradexperte

>> Elektroräder sind oft sehr teuer. Es geht aber auch anders: Im Segment unter 2.900 Euro gibt es viele Modelle, die das Portemonnaie weniger belasten und die trotzdem alltagstauglich sind.



KONTAKT

Mo – Do: 9:00 – 17:30 Uhr
Fr: 9:00 – 15:30 Uhr
Telefon: 030/20 91 49 80
Fax: 030/20 91 49 855
E-Mail: kontakt@adfc.de

SERVICE

Technikfragen
techtalk@adfc.de
Schöne Radtouren finden
www.adfc-radtourismus.de
Kontakt zum lokalen ADFC
www.adfc.de/vorort
Alles rund ums Rad
www.adfc.de

SOCIAL MEDIA

www.facebook.com/AllgemeinerDeutscherFahrradClub
 www.instagram.com/adfc.de
 <https://mastodon.social/@ADFC>
 www.youtube.com/c/ADFCeV/

NEWSLETTER

DER NÄCHSTE NEWSLETTER KOMMT IM APRIL

Alle ADFC-Mitglieder können unseren Newsletter kostenfrei abonnieren und werden so regelmäßig informiert. Haupt-, Familien- und Haushaltsmitglieder können, um den Newsletter zu erhalten, hier ihre eigene E-Mail-Adresse eintragen:
www.adfc.de/mailadresse.

Interessierte Nicht-Mitglieder nutzen www.adfc.de/newsletter.

E-PAPER

Archiviert sind die E-Paper der Radwelt im Mitgliederbereich auf www.adfc.de. Der Link zum aktuellen E-Paper kommt per E-Mail. Wechseln Sie hier zur digitalen Radwelt:
www.adfc.de/e-paper.



DEIN 50 €
RABATTCODE*:
ADFC50

GRÜN UNTERWEGS – REISEN OHNE FLUG

NACHHALTIGER RADURLAUB MIT WIKINGER REISEN



Urlaub beim
Outdoorprofi



45 Radreisen
ohne zu Fliegen



Sozial & nach-
haltig verreisen

Entdecke mit dem Rad die schönsten Routen von Belgien bis Tschechien. Von den Alpen bis zur Nordsee. In der kleinen Gruppe oder individuell. Mit oder ohne E-Bike. Lass dich jetzt umfassend beraten und erlebe Radurlaub ohne zu fliegen nach deinem Geschmack.

**Deine Reise beginnt auf
www.wikinger.de.**

Wikinger Reisen GmbH
Kölner Str. 20, 58135 Hagen

*Rabatt gilt nur für Neukunden bei Direktbuchung bis zum 31.05.26 über www.wikinger.de. Einmalig einlösbar ab 500 € Mindestbuchungswert.

GUT FÜR ALLE

MEHR GENDERGERECHTIGKEIT IN DER VERKEHRSPPLANUNG Seit Jahrzehnten planen Männer für Männer den Straßenverkehr. Dabei könnten alle Verkehrsteilnehmer:innen von einer gendergerechten Verkehrsplanung profitieren.

Die Mobilitätsmuster von Männern und Frauen unterscheiden sich grundlegend. Während der Großteil der gesunden berufstätigen Männer auf direktem Weg zur Arbeit und wieder nach Hause pendelt, legen Frauen im Alltag eher viele kurze Wege zurück: Von der Kita zum Job und dann zum Supermarkt oder mit älteren Familienmitgliedern zum Arzt oder in den Park – Wegekettchen, die vor allem durch „Care-Arbeit“ entstehen. Damit ist das

Kümmern um junge oder ältere Familienmitglieder gemeint. Zwar erledigen auch Männer solche Aufgaben, aber Frauen investieren deutlich mehr Zeit – im Schnitt 44 Prozent mehr jede Woche.

Dass Frauen häufiger im Alltag viele kurze Wege zurücklegen, ist bekannt, doch die Care-Arbeit wird nur selten in Mobilitätserhebungen erfasst. „Gender Data Gap“ (Geschlechter-Datenlücke) heißt das in der Wissenschaft. Mit der Studie „Please Mind the Gap“

NACHGEFRAGT



bei **DR. CAROLINE LODEMANN**,
Politische ADFC-
Bundesgeschäftsführerin

SICHERHEIT IST ENTSCHEIDEND

Der ADFC setzt sich seit vielen Jahren für mehr Sicherheit und Radfahren für alle ein. Was fordert er?

Verkehrs- und Stadtplanung heute braucht die Perspektiven von allen, die am Verkehr teilnehmen – Frauen, Kinder und ältere Menschen kommen noch viel zu kurz, bereichern aber die Vielfalt der Möglichkeiten. Auf dem Sattel und am Lenker wird sofort klar: Es braucht Radwege, und sie müssen gut geplant sein. Zu enges Überholen oder aggressives Verhalten hält viele davon ab, Rad zu fahren. Deshalb fordern wir eine gute, sichere und komfortable Radinfrastruktur, denn nur wer sich sicher fühlt, nutzt das Fahrrad als Verkehrsmittel.

Was kann der ADFC tun, damit sich so eine Infrastruktur durchsetzt?

Funktionierende Beispiele sind die beste Werbung – wir suchen international und national nach den besten Ideen und verbreiten sie. Mit dem ADFC-Fahrradklima-Test können wir Kommunen zeigen, wo es vor Ort beim Radverkehr gut läuft und wo nicht. Sie können dann gezielte Maßnahmen ergreifen, um den Radverkehr zu verbessern. Fakt ist: Ein Radnetz, das die Bedürfnisse vieler Menschen berücksichtigt und als sicher empfunden wird, wird genutzt – davon profitieren auch Kinder, Frauen und ältere Menschen. Um eine sichere Infrastruktur etablieren zu können, geht der ADFC strategisch vor: Er hat geprüft, ob sich internationale Beispiele – wie geschützte Radfahrstreifen – hier umsetzen lassen. Als nächsten Schritt hat er die Straßenverkehrsrechtsreform mit ihren neuen Zielen wie Umwelt-, Klima- und Gesundheitsschutz sowie städtebauliche Entwicklung durchgesetzt. Das Gesetz ist nun gerechter und bevorzugt nicht mehr nur einseitig den Autoverkehr.

Das Sicherheitsempfinden ist wichtig. Hat Radfahren immer noch viel mit Mut zu tun?

Das Sicherheitsempfinden ist individuell. Wird aber die Radinfrastruktur von den potenziellen Radfahrenden nicht als sicher wahrgenommen, wird sie nicht oder nur von wenigen genutzt. Mut sollte keine notwendige Voraussetzung fürs Radfahren sein! Anfang März diskutieren wir in einer Veranstaltung der ADFC-Akademie mit einer Stadtforscherin, einer Politikerin und einem Autor, wie wichtig eine geschlechtergerechte Planung für die Mobilität ist. Darauf freue ich mich schon sehr.

Info: Die Online-Veranstaltung „Geschlecht und Radverkehr“ findet am 5. März von 18:30 bis 20 Uhr statt. Mit Stadtforscherin Dr. Mary Dellenbaugh-Losse, Autor Boris von Heesen und Swantje Michaelsen (MDB). Dr. Caroline Lodemann moderiert. Für ADFC-Mitglieder ist die Veranstaltung kostenfrei.

Anmeldung:

<https://tinyurl.com/geschlechtundradverkehr>

(„Bitte achten Sie auf die Lücke“) vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) zeigen die Wissenschaftlerinnen Dr. Laura Gebhardt, Sophie Nägele und Mascha Brost, dass sich der Gendergap in der Gestaltung der Fahrzeuge fortsetzt.

Gender meint mehr „Mit Gender ist nicht ausschließlich die Frau gemeint“, sagt Mobilitätsexpertin Dagmar Köhler vom niederländischen Beratungsunternehmen Mobycon. Gender beziehe sich auf das soziale Geschlecht und meine alle, die nicht in die Kategorie „gesunder, weißer, berufstätiger Durchschnittsmann“ passen: beispielsweise Ältere, Kinder, Menschen anderer Herkunft und all jene, die mit viel Gepäck, Gehhilfen oder Ähnlichem unterwegs sind.

» Wenn die 8-jährige Tochter und die 80-jährige Mutter sicher mit dem Rad durch die Stadt fahren können, ist die Radinfrastruktur für Menschen jeden Geschlechts, Alters und Könnens sicher – und zwar subjektiv und objektiv.

Dagmar Köhler, Mobycon



Die Alltagsmobilität gendergerecht zu planen, erfordert ein konsequentes Umdenken in der Verkehrsplanung. „In den Städten sind die Streckennetze oft sternförmig aufgebaut“, sagt Dr. Laura Gebhardt, Mobilitätsforscherin am DLR-Institut für Verkehrsforschung in Berlin. Das komme den Anforderungen von pendelnden Vollzeitbeschäftigten entgegen. So kämen sie schnell von zu Hause zur Arbeit und zurück. „Wege für Care-Arbeit sind dagegen häufig kreisförmig organisiert und befinden sich in Wohnortnähe“, sagt die Wissenschaftlerin. Da differenzierte Daten für diese Wegeketten fehlen, haben Planer:innen keine gute Datengrundlage, um die Bedürfnisse von Frauen in der Stadt- und Verkehrsplanung besser zu berücksichtigen. Grundsätzlich ist für Care-Arbeit ein Umfeld gut, in dem Frauen mit Kindern oder Älteren auch ohne Pkw entspannt unterwegs sein können. Dazu gehören Straßen mit Tempo 30, großzügige Grünanlagen sowie breite Fuß- und Radwege. „Die Fahrradwege sind im Idealfall so breit, dass Frauen dort mit ihren Kindern ausreichend Platz haben und trotzdem von schnellen Radfahrenden bequem überholt werden können“, so Gebhardt.



- ^ **Radfahren in Kopenhagen:** Fahren viele Frauen Rad, ist das ein Qualitätsmerkmal.
- < **Radwege für alle planen:** Ist die Radinfrastruktur für Kinder und Senior:innen sicher, ist sie es auch für alle anderen.
- ✓ **Schmale Geh- und Radwege:** Schlecht für Menschen mit Rollator, Kinderwagen oder Lasten- und Dreiräder.

15-Minuten-Stadt ist gendergerecht Laut Dr. Laura Gebhardt ist die 15-Minuten-Stadt ein Planungsansatz, der der Alltagsmobilität von Frauen entspricht und diese verbessert. Die Idee dahinter: Alles, was man im Alltag braucht, lässt sich innerhalb einer Viertelstunde sicher und bequem zu Fuß oder mit dem Rad erreichen – Ärzt:innen, Schulen, Supermärkte, Kulturangebote oder der nächste Park. Die Pariser Bürgermeisterin Anne Hidalgo setzt das Konzept bereits in der französischen Hauptstadt um. Viele Kilometer an Radwegen sind in den vergangenen Jahren in den verschiedenen Quartieren entstanden. Oft sind sie mit physischen Barrieren vom Autoverkehr getrennt.

„Radwege für 8- bis 80-Jährige“, nennt Dagmar Köhler das Prinzip. Die Mobilitätsexpertin erklärt: „Wenn die 8-jährige Tochter und die 80-jährige Mutter sicher mit dem Rad durch die Stadt fahren können, ist die Radinfrastruktur für Menschen jeden Geschlechts, Alters und Könnens sicher – und zwar subjektiv und objektiv.“ In den Niederlanden werde Radinfrastruktur seit Jahrzehnten so geplant. Komfort und subjektive Sicherheit seien elementar für die Radverkehrsplanung. „Sie müssen auf der gesamten Radroute vorhanden sein und können nicht wegrationalisiert werden“, so Köhler. Der Begriff „Gender“ werde in den Regelwerken zwar nicht genannt, aber indirekt bereits umgesetzt.

Gut fürs Image: Frauen auf Fahrrädern In Dänemark dagegen beobachtet die Regierung sehr genau, wie viele Frauen Rad fahren. „Dort ist ein hoher Anteil an Rad fahrenden Frauen ein Indikator für Qualität und gelungene Planung“, sagt Dagmar Köhler. Deshalb arbeiten die Kommunen daran, Frauen mit sicheren Radwegen und guten ÖPNV-Angeboten zum Radfahren zu „verführen“. Das Konzept geht auf: Der Anteil der Rad fahrenden Frauen liegt in Dänemark bei 53 Prozent – eine knappe Mehrheit. Deutschland kommt laut Fahrradmonitor 2023 nur auf 36 Prozent.



Deutschland hinkt hinterher: Das Bundesverkehrsministerium rechnet im Jahr 2040 gerade mal mit einem Radverkehrsanteil von 11,8 Prozent am Gesamtverkehr. Ein Wachstum von 1,5 Prozent – dabei hat das Fraunhofer ISI-Institut 2024 für den ADFC berechnet, dass in Deutschland ein Radverkehrsanteil von 45 Prozent möglich wäre. Die Voraussetzung dafür ist eine Infrastruktur auf hohem Niveau, ähnlich wie in den Niederlanden.

Nachts sicher umsteigen Eine gute Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln gehört auch zur gendergerechten Planung. „In Dänemark und den Niederlanden denken Planer den Rad-, Fuß-, Bus- und Bahnverkehr stets in miteinander verzahnten Netzen“, sagt Dagmar Köhler. Verschiedene europäische und nationale Studien zeigen, dass Frauen klimafreundlicher unterwegs sind und häufiger Busse sowie Bahnen nutzen als Männer. >

» Aus Studien und Datenanalysen wissen wir, dass Frauen den öffentlichen Verkehr häufiger nutzen und auch eher bereit sind, aufs Autofahren zu verzichten.

Dr. Laura Gebhardt,
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt



Die dänischen Planer:innen machen es den Frauen leicht: Beispielsweise ist die Radinfrastruktur in Kopenhagen sicher, selbsterklärend und lückenlos. Auf Radwegen oder Fahrradstraßen werden Frauen durch die Quartiere gelotst. Davon profitieren auch Kinder: 65 Prozent von ihnen fahren mit dem Rad zur Schule, sofern diese ein bis drei Kilometer vom Wohnort entfernt ist. In Dänemark werden 15 Prozent aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt, bei Strecken bis zu zehn Kilometern sind es sogar 21 Prozent.

chike
the cargobike

Ob für die tägliche Fahrt zum Kindergarten oder den Wochenendausflug ins Grüne.

Das CHIKE E-Kids ist der ideale Begleiter für Deine Familie und Dich!

 chike.de

 facebook.com/chikeCargobikes

 @chikecargobikes



WOMEN IN CYCLING GERMANY

Das Netzwerk „Women in Cycling Germany“ will Frauen im Fahrradsektor sichtbarer machen, sie vernetzen und unterstützen. Zudem will es Radfahren als Mittel der Gleichstellung, Emanzipation und Mobilitätswende stärken. Das Netzwerk wurde im Januar 2024 gegründet. Es will Strukturen verändern und die Fahrradbranche inklusiver gestalten.

www.velostiftung.de/women-in-cycling/

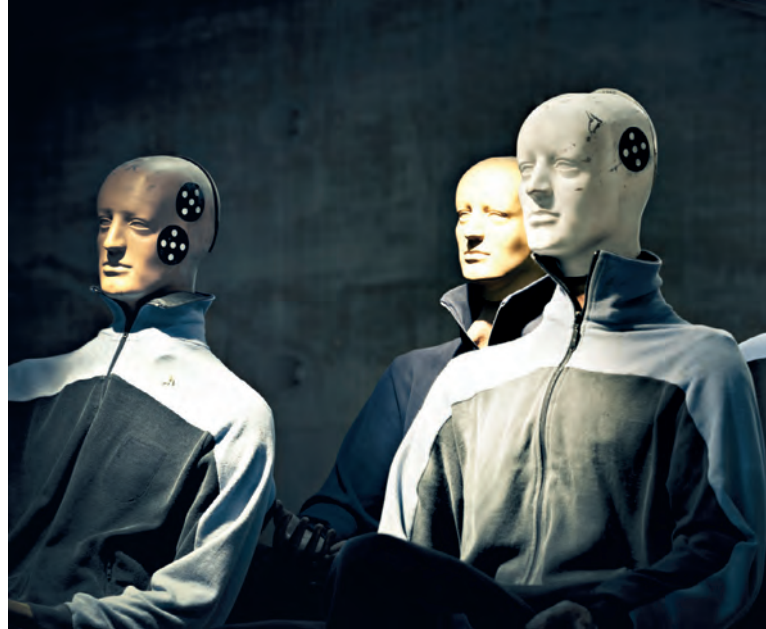
Allerdings müssen sie sich auch sicher fühlen, wenn sie vom Bus oder von der Regionalbahn aufs Fahrrad wechseln, vor allem nachts. Eine Studie des Bundeskriminalamts von 2022 zeigt: Zwei von drei Frauen (67 Prozent) haben nachts in öffentlichen Verkehrsmitteln Angst.

Die staatliche Eisenbahnbehörde der Niederlande lässt eine Vielzahl der Fahrradparkhäuser bewachen, die sie an Bahnhöfen betreibt, um die subjektive und objektive Sicherheit zu erhöhen. Das Personal ist 15 Minuten vor Ankunft des ersten Zuges vor Ort und geht 15 Minuten nach Ankunft des letzten Zuges. „Eine gendergerechte Radverkehrsplanung hat viele Facetten“, sagt Dagmar Köhler. Sie setzt sich im Netzwerk „Women in Cycling Germany“ mit engagierten Expertinnen aus Fahrradbranche, Verwaltung, Planung, Wissenschaft und Organisationen dafür ein, die Mobilität und Gremien inklusiver zu gestalten. Laut Köhler sind derzeit mehr als 1.600 Frauen im Netzwerk aktiv.

ÖPNV nicht auf Frauen ausgelegt Auch wenn das Netzwerk „Women in Cycling Germany“ sich vervielfacht hat: „Wir brauchen in der Mobilitätsbranche deutlich mehr Frauen, auch in den Entscheidungspositionen“, sagt Dr. Laura Gebhardt vom DLR-Institut. Für ihre Studie „Please mind the Gap“ hat sie mit Kolleginnen verschiedene Verkehrsmittel untersucht. „Aus Studien und Datenanalysen wissen wir, dass Frauen den öffentlichen Verkehr häufiger nutzen und auch eher bereit sind, aufs Autofahren zu verzichten“, so Gebhardt. Die Rahmenbedingungen machen es ihnen aber schwer: „Viele Busse und Bahnen sind gar nicht auf ihre Bedürfnisse ausgelegt“, so die Forscherin. Wenn Frauen Kinder oder ältere Angehörige begleiten, seien sie oft mit Taschen und Ge-

» Frauen sind bei Frontalkollisionen auf dem Beifahrersitz eineinhalbmal verletzungsgefährdeter als Männer. Die Ergonomie muss für kleine Personen besser werden, etwa mit individuell einstellbarer Pedalerie oder mehr Beinfreiheit.

Kirstin Zeidler,
Leiterin Unfallforschung der Versicherer



päck, Kinderwagen oder Rollatoren unterwegs. In Bussen und Bahnen fehle aber Stauraum, den Frauen gut erreichen könnten, so Gebhardt. Das mache das Bahn- und Busfahren für Frauen oft unbequem und manchmal sogar unmöglich.

Außerdem ist das Verletzungsrisiko für Frauen, Kinder und ältere Menschen im ÖPNV deutlich höher als für einen typischen Mann mittleren Alters. Viele Frauen können aufgrund ihrer Körpergröße die Haltestangen oder Halteschlaufen nicht erreichen, wenn die Sitze belegt sind. „Kommt es zum Unfall, ist das Verletzungsrisiko für sie ungleich höher, weil die Innenausstattung der Fahrzeuge für einen typischen 1,80-Meter-Mann ausgelegt ist“, so Gebhardt.

Toiletten und Sauberkeit Neben der Sicherheit in öffentlichen Verkehrsmitteln spielt auch die Sauberkeit der Toiletten im Regional- und Fernverkehr eine Rolle. „Aufgrund von Menstruation, Wechseljahren oder Schwangerschaft haben Frauen einen viel höheren Anspruch an die Hygiene von Zugtoiletten als Männer“, sagt Gebhardt. Doch die WCs in Regional- und Fernzügen sind oft verdeckt oder gesperrt. 2023 traf das auf jede achte Toilette (12,5 Prozent) in der DB Regio und auf 3,7 Prozent der WCs in Fernverkehrszügen zu.

Frauen reagieren darauf mit eigenen Strategien: In einer niederländischen Untersuchung von 2010 erklärten 41 Prozent der be-



^ **Crashtest-Dummys**
sind männlich, etwa
1,75 m groß und für die
Mehrheit der Menschen
nicht repräsentativ.

> **Frauen im ÖPNV:**
Mit Gepäck, Kindern
oder Rollator eine
Herausforderung.

< **67 Prozent** der
Frauen haben nachts
im ÖPNV, beim Umstei-
gen oder an Bahnhöfen
und Haltestellen Angst.



fragten Frauen, dass sie während der Bahnfahrt gar nichts oder nur wenig trinken, um den Toilettengang im Zug zu vermeiden. „Das ist ungesund und ein Zeichen, dass das aktuelle Angebot nicht zu den Bedürfnissen der Kundinnen passt“, sagt Gebhardt. Neue Ansätze könnten dazu beitragen, Kund:innen zu halten und neue zu gewinnen – etwa mit geschlechtergetrennten Toiletten. „Die Damen-toilette sollte über mehr Platz verfügen, damit zum Beispiel auch Frauen mit Kleinkindern ausreichend Platz in der Kabine finden“, so Gebhardt. Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) hatten 2019 im Zug Giruno getrennte Toiletten eingeführt. Laut einer SBB-Sprecherin wird das Konzept aber aus Platzgründen nicht fortgeführt.

Crashtest-Dummys sind männlich Der „Mobility Design Gender Gap“ (Geschlechterlücke im Mobilitätsdesign) betrifft nicht nur öffentliche Fahrzeuge; auch im Privatwagen sind Frauen einem höheren Verletzungsrisiko ausgesetzt. Eine Studie der Unfallforscher der Versicherer (UDV) belegt, dass Frauen bei Frontalkollisionen auf dem Beifahrersitz eineinhalbmal verletzungsgefährdeter sind als Männer. Auch die Körpergröße beeinflusst Unfallfolgen: „Die Ergonomie muss für kleine Personen besser werden, etwa mit individuell einstellbarer Pedalerie oder mehr Beinfreiheit“, so Kirstin Zeidler, Leiterin der UDV. Das gilt für Fahrer- und Beifahrersitz.

Das Wissen dafür ist vorhanden: Bereits 2019 hat Astrid Linder, Professorin für Verkehrssicherheit am Schwedischen Nationalen Straßen- und Verkehrsinstitut, den weiblichen Crashtest-Dummy „Eva“ präsentiert. Eva ist 1,62 Meter groß, wiegt 62 Kilogramm und Brust, Becken und Hüfte sind dem weiblichen Körperbau nachempfunden. Eva ließe sich für Crashtests mit Autos, Bussen oder Zügen verwenden, aber weder auf EU-Ebene noch bundesweit werden für

» Der Verkehr in Deutschland ist fast überall auf Berufstätige mittleren Alters ausgelegt, die morgens mit dem Auto zur Arbeit fahren und abends wieder zurück. Andere Mobilitätsbedürfnisse wurden vernachlässigt, deshalb fordern wir eine sichere und komfortable Radinfrastruktur für alle.

Sarah Holczer, ADFC-Bundesvorsitzende



Zulassungen von Pkw oder in den Vergabeverfahren für Busse oder Schienenfahrzeuge Sicherheitssysteme gefordert, die Genderunterschiede berücksichtigen. Das höhere Verletzungsrisiko von Frauen bei einem Unfall mit dem Privatwagen oder in öffentlichen Verkehrsmitteln wird in Kauf genommen.

Um den Gendergap in der Verkehrsplanung und bei der Gestaltung von Fahrzeugen zu beheben, plädiert Laura Gebhardt dafür, dass in Planungsprozesse systematisch umfassendere Datenerhebungen, gendersensitive Daten und die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse einfließen. Die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmer:innen zu verstehen und sie in die Gestaltung einzubeziehen, sind entscheidend, um ein komfortables und sicheres Verkehrssystem für alle Menschen zu schaffen. *Andrea Reidl*

Info: Der Artikel erschien zuerst im Fachmagazin Veloplan, Ausgabe 4.2024.
www.veloplan.de



VELOVISTA 2026: 8 TAGE SATTELFEST VON 25. 4. BIS 3. 5.

RAD & GENUSS AN KÄRNTENS SEEN

EINZIGARTIGER RADURLAUB ENTLANG DER KÄRNTEN SEENSCHLEIFE

MEHR INFORMATIONEN

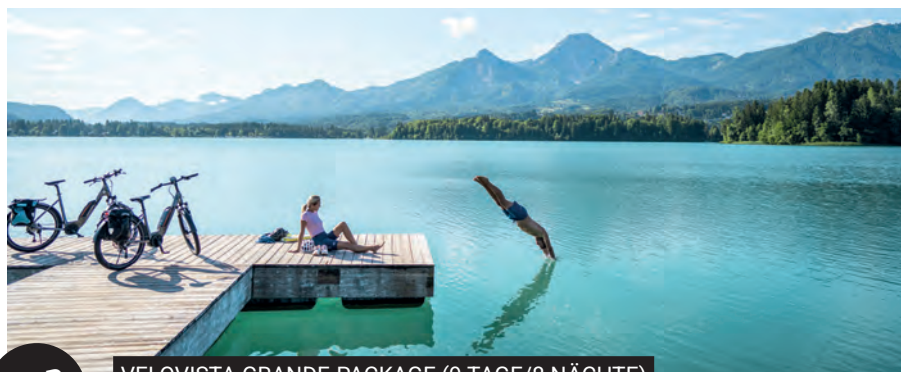
Radeln Sie mit und wählen
Ihr Velovista-Reisepaket:

Kärnten Radreisen
Tel.: +43 (0)4242/442 00 37
info@kaernten-radreisen.at
[www.kaernten-radreisen.at/
velovista](http://www.kaernten-radreisen.at/velovista)

**TIPP
1**

**VELOVISTA GRANDE-PACKAGE (9 TAGE/8 NÄCHTE)
ALLE HIGHLIGHTS INKLUSIVE**

Erleben Sie das große Rad- und Genussevent Velovista entlang der Kärnten Seenschleife mit dem „Velovista Grande-Package“ (9 Tage/8 Nächte) vom 25. April bis 3. Mai. In geführten Etappen entdecken Sie das Rosental sowie den Wörthersee, Faaker See und Ossiacher See – auf gut ausgebauten Radwegen und gesicherten Straßen. Ab 719 € p. P./DZ inkl. Gepäcktransport, Rahmenprogramm mit Thermeneintritt, Kulinarik-Stopps und musikalischer Feste.



Die erste Velovista 2025 begeisterte Hunderte Radler aus vielen Ländern. Und auch 2026 wird die Radtour wieder ein unvergessliches Erlebnis mit Gleichgesinnten. Mit einer Mischung aus kulinarischen, kulturellen, musikalischen und regionalen Highlights bietet sie ein einzigartiges Raderlebnis. Geschulte Guides und ein engagiertes Radserviceteam sorgen dafür, dass jede Etappe reibungslos verläuft. Kulinarische Zwischenstopps machen jede Etappe zu einem Genuss.

Spektakuläre Highlights Die Tour startet mit einem Knaller: dem autofreien Tag am Wörthersee, der ganz im Zeichen der Radfahrer steht. Am zweiten Tag führt die Route entlang des Drauradweges und des Wörthersees von Spittal nach

Pörtschach. Die dritte Etappe bringt die Teilnehmer durchs Seental nach Klagenfurt, wo sie zwei Tage lang die Schönheiten der Landeshauptstadt und ihrer Umgebung erkunden können. Am 1. Mai geht es von Klagenfurt durch das Rosental zum Faaker See. Ein weiteres Highlight ist die Fahrt ins Dreiländereck mit dem Ziel Planica in Slowenien. Den Abschluss bildet am 3. Mai ein weiterer autofreier Tag am Ossiacher See.

Erlebnis für alle Sinne Ob kulinarische Genüsse, kulturelle Entdeckungen oder musikalische Darbietungen – jede Etappe bietet etwas Besonderes. Lassen Sie sich von der Schönheit der Kärnten Seenschleife verzaubern und erleben Sie die Region auf eine neue Art und Weise.

BUCHUNGEN & INFOS

VELOVISTA-PAKET

Das Velovista-Radlerpaket (vom 25. April bis 3. Mai 2026) bietet drei unterschiedliche Buchungspackages in ausgewählten 3- oder 4-Sterne-Hotels. Für Velovista-Buchungsgäste gibt es ein exklusives Programm. Im Paket enthalten sind außerdem der Gepäcktransfer von Hotel zu Hotel, ein Schlechtwetter-Shuttleservice sowie Tourenleitung und professioneller Radservice. Leihräder und E-Bikes können optional dazugebucht werden.

Buchungsinformationen: www.karnten-radreisen.at/velovista/

Infos zu den einzelnen Etappen: www.velovista.at

Vom 25. April bis 3. Mai laden die Kärntner Seen zum Radopening Velovista 2026 rund um Wörthersee, Klagenfurt und Villach ein.



**TIPP
2**

**KÄRNTEN SEENSCHLEIFE SCHNUPPERN
DIE VELOVISTA WOCHENENDEN**

Genießen Sie die Velovista in fünf Tagen und vier Nächten mit dem „Wörthersee-Klagenfurt Package“ (25. – 29. April). Den Auftakt macht hier der Autofreie Tag am Wörthersee. Beim „Faaker See/Ossiacher See Package“ (29. April – 3. Mai) bildet der Autofreie Tag am Ossiacher See den Abschluss. Drei-Sterne-Hotels ab 389 € p. P./DZ.



**TIPP
3**

**KÄRNTEN SEENSCHLEIFE
EINZIGARTIGER RADWEG UM 20 KÄRNTNER SEEN**

Der Radweg Kärnten Seenschleife verbindet auf rund 400 Kilometern 20 der schönsten Badeseen des Landes. Rund die Hälfte der Strecke führt direkt am Wasser entlang – an Seen oder Flussufern von Drau und Gail. Begleitet von Sonne, mildem Klima und Kärntner Kulinarik mit vielen Einkehrmöglichkeiten, Rastplätzen und Badestellen.



Bei Tempo 30 weniger Unfälle

STUDIE WERTET 14 STÄDTE AUS Laut einer Studie der Björn-Steiger-Stiftung kommt es bei Tempo 30 zu weniger Unfällen, gleichzeitig verlängert sich die Fahrtdauer aber kaum. Die Stiftung hat Daten aus 14 Städten ausgewertet, darunter Berlin, Belfast, Graz, Helsinki, London und Toronto. In allen betrachteten Städten nahm die Zahl der Unfälle sowie von Verletzten und Getöteten in Tempo 30-Zonen ab. Die Wahrscheinlichkeit für tödliche Verletzungen bei einem Zusammenstoß mit einem Fahrzeug sinkt bei Tempo 30 deutlich: Bei etwa 24 km/h liegt sie bei 3,5 Prozent, bei rund 50 km/h bei 37 Prozent.

Die Fahrtzeiten verlängern sich laut GPS-Daten aus dem Vereinigten Königreich nur minimal: In Wohngebieten um drei

Prozent, im Stadtzentrum um fünf Prozent – also um weniger als eine Minute auf einer rund acht Kilometer langen Strecke. Siegfried Brockmann, Leiter der Björn-Steiger-Unfallforschung, sagt: „An hochfrequentierten Schulwegen und vor Zebrastreifen muss grundsätzlich Tempo 30 gelten.“

Auch der ADFC ermutigt Kommunen, Tempo 30 anzuordnen und setzt sich für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts ein. Es verbessert die Verkehrssicherheit und das Miteinander im Straßenverkehr deutlich. Niedrige Geschwindigkeiten und eine sichere Infrastruktur machen Radfahren auch für Menschen attraktiv, die das Rad noch nicht für ihre Alltagswege nutzen.

www.adfc.de/tempo30-studie

ADFC BUSINESS CLUB

Diese Firmen setzen sich auch politisch für das Fahrrad ein und unterstützen den ADFC als Mitglieder des ADFC Business Clubs:

**Abus • BIK TEC • Busch & Müller • Croozer GmbH • Die Landpartie • ENRA • Ergotec • Falco GmbH • Gronard GmbH • Hebie • Kalkhoff
Kienzler Stadtmobiliar GmbH • Mobycon • ORION Bausysteme • Ortlieb • Paul Lange & Co. • projekt W • Rasti GmbH • Rixen & Kaul • Schindelhauer Bikes
Schwalbe • SKS Germany • VeloKonzept • velotech.de • WSM Walter Solbach GmbH**

Empfehlung für neuen Alkohol-Grenzwert

VERKEHRSGERICHTSTAG 2026 Der Verkehrsgerichtstag empfiehlt eine Promillegrenze von 1,1 für Radfahrende. Fachleute fordern bei Verstößen 250 Euro Geldbuße und einen Punkt im Fahreignisregister. Derzeit liegt die Grenze bei 1,6 Promille. Für schwere Elektrofahrräder wie Lastenräder solle die Forschung prüfen, ob noch strengere Werte nötig seien. Der Präsident des Verkehrsgerichtstages, Prof. Dr. Ansgar Staudinger, schlug zudem vor, das Schmerzensgeld zu kürzen, wenn Radfahrende ohne Helm bei einem Unfall Kopfverletzungen erleiden – selbst, wenn sie den Unfall nicht verursacht haben.

ADFC-Bundesgeschäftsführerin Dr. Caroline Lodemann rückt die Prioritäten zurecht: „Für mehr Sicherheit des Radverkehrs muss in erster Linie die Radinfrastruktur verbessert werden. Mangelhafte Radwege, unsichere Kreuzungen und zu hohes Verkehrstempo sind in vielen Fällen ursächlich für Unfälle – nicht die persönliche Schutzausrüstung der Radfahrenden. Den auf dem Verkehrsgerichtstag debattierten zusätzlichen Alkoholgefahren Grenzwert für den Radverkehr unterstützen wir zur Vermeidung von Unfällen. Bei der Verschiebung von Haftungsfragen gehen wir nicht mit. Beim Thema Fahrradhelm setzen Bundesverkehrsministerium und Fachwelt bewusst auf Freiwilligkeit. Der Verzicht auf den Helm darf daher keine haftungsrechtlichen Konsequenzen haben.“



> **Generationendialog:**
Auf dem Podium tauschten
sich Alt und Jung aus.

> **Gemeinsam für den
Radverkehr:** Engagierte
und Fachleute trafen
sich beim ADFC-Kongress
2026 in Würzburg.



Neue Impulse aus Würzburg

ADFC-KONGRESS 2026 Beim ADFC-Kongress am 24. und 25. Januar in Würzburg ging es um „Innovationen“. Mehr als 100 ehrenamtlich aktive Mitglieder, Fachleute und Verbandsspitzen tauschten sich zwei Tage aus, wollten voneinander lernen, Ideen aufnehmen und auf die Arbeit vor Ort übertragen. Vom Bundesvorstand waren Sarah Holczer, Lena Adam, Clara Bohle, Vera Konrad und Christian Tänzler vor Ort. Das Programm bot Abwechslung mit kurzen Vorträgen, Gesprächsrunden und interaktiven Einheiten. Es wurden lokal erfolgreiche Aktionen sowie digitale Werkzeuge vorgestellt, auch „Sicherheit auf dem Schulweg“, Bündnisse und besondere Radinfrastrukturprojekte spielten eine Rolle. Die Impulse aus Würzburg sollen nun in die Aktivitäten der ADFC-Gliederungen einfließen. Eine Dokumentation gibt es im Aktivenbereich auf www.adfc.de.

www.adfc.de/kongress26



Weiterbildungs- stoff

ADFC-AKADEMIE Mit der Akademie will der ADFC das Ehrenamt stärken und die Arbeit vor Ort vereinfachen. Daher gibt es Workshops zu digitalen Angeboten, zur Mitgliedergewinnung oder Lobbyarbeit. Am 5. März geht es in einer Online-Veranstaltung, die für ADFC-Mitglieder kostenfrei ist, um „Geschlecht und Radmobilität“. Am 9. Juni gibt es eine Veranstaltung für Frauen, die sich im Straßenverkehr mit Aggressionen konfrontiert sehen. Auch diese Online-Veranstaltung ist für ADFC-Mitglieder kostenlos und richtet sich an Menschen, die sich als Frau definieren.

Alle Termine in der Übersicht:

www.adfc.de/akademie



NEUAUFLAGE
Jetzt kostenfrei
bestellen



Weser-Radweg Serviceheft

Der ideale Begleiter für Ihre Tour:

- Fahrradfreundliche Unterkünfte & Gastronomiebetriebe
- Ausflugstipps & Sehenswerthes
- Wegbeschreibungen & Kartenausschnitte

Fon 05151/930039

www.weserradweg-info.de

TICKER



ADFC Berlin macht Winterdienst-Check: Radfahrende in Berlin können online melden, wo Schnee und Eis die Wege blockieren oder der Winterdienst gut arbeitet. Die interaktive Karte macht Gefahrenstellen sichtbar und dokumentiert den Handlungsbedarf. www.adfc.de/winterdienst-berlin

Leverkusen zählt 1,4 Millionen Radfahrten: Die vier Zählstellen in Leverkusen registrierten 2025 einen neuen Höchstwert: Über 1,4 Millionen Mal fuhren Menschen an den Messpunkten vorbei. Der ADFC fordert angesichts der Rekordzahlen, schmale und schadhafte Wege dringend zu sanieren. www.adfc.de/lev-zaehlung25



Wiesbaden plant Radschnellwege: Sie sollen die Stadt künftig mit Mainz und Frankfurt verbinden. Für die Route nach Mainz prognostiziert die Stadt bis zu 3.000 Nutzende am Tag. Nach Frankfurt führt die Route über eine alte Bahntrasse. Eine Studie belegt den hohen wirtschaftlichen Nutzen. www.adfc.de/radschnellwege

TERMINE

Die rad+freizeit am **8. März 2026** im Rhein-Sieg-Forum in Siegburg wird vom ADFC Bonn/Rhein-Sieg organisiert. Mehr als 100 Ehrenamtliche packen hier mit an. Rund 100 Aussteller zeigen ihre Angebote zu Radreisen, Fahrrädern und Zubehör. www.radreisemesse.de



Die ADFC Rad+Reise findet am **15. März 2026** in Frankfurt am Main statt. Die Rad- und Touristikmesse des ADFC Frankfurt präsentiert Inspirationen für den nächsten Radurlaub, Fahrradrends sowie Angebote von Ausstellern aus der Region und darüber hinaus. www.adfc-frankfurt.de/radundreise

Die Cyclingworld Europe lädt vom **20. bis 22. März 2026** nach Düsseldorf ein. Die Ausstellung für Radkultur bietet die Möglichkeit, Fahrräder und Zubehör anzusehen, zu testen und direkt zu kaufen. www.cyclingworld.de



Die Velo Berlin findet am **11. und 12. April 2026** auf dem Tempelhofer Feld statt. Mehr als 300 Hersteller zeigen Trends vom Mountainbike bis zum Spezialrad. Es gibt große Teststrecken zum Ausprobieren sowie ein volles Bühnen-, Show- und Rennprogramm. www.veloberlin.com

Die E-Bike Days München locken vom **24. bis 26. April 2026** in den Olympiapark. Bei kostenfreiem Eintritt dreht sich drei Tage lang alles um Elektrofahrräder, die man testen kann und Aktionen rund ums Elektrofahrrad. www.ebikedays.de



Die Internationale Spezialradmesse Spezi öffnet am **25. und 26. April 2026** in Freiburg ihre Tore. Die 26. Ausgabe zeigt alles, was aus dem Rahmen fällt, von Liege- und Falträdern bis zu Tandems, inklusive viel Platz für Probefahrten. www.spezialradmesse.de

www.adfc.de/aktuelles



Europas Fahrradstädte im Film

DOKUMENTARFILM CYCLING CITIES Der Journalist und Filmemacher Ingvar Perowanowitsch zeigt in seinem Dokumentarfilm, was die Fahrradstädte Europas auszeichnet und lebenswert macht. Zwei Monate reiste er per Rad durch Europa und besuchte Städte wie Paris, Utrecht oder Kopenhagen. Mit der Kamera hat er festgehalten, warum sie als besonders lebenswert gelten, was sie dafür tun und was deutsche Kommunen von ihnen lernen können.

Sein Film „Cycling Cities“ dokumentiert die Suche nach guten Lösungen für den Stadtverkehr und seine Gespräche vor Ort. Perowanowitsch zeigt, wie entschlossenes Handeln den öffentlichen Raum neu verteilen und die Lebensqualität steigern kann, wenn der politische Wille vorhanden ist. Die etwa 90 Minuten lange Dokumentation steht kostenlos auf YouTube zur Verfügung.

www.adfc.de/cycling-cities-film

Dabei sein und mitgestalten!

EINLADUNG ZUM ADFC-JUGENDFORUM IN HALLE Vom 10. bis 12. April 2026 trifft sich der Junge ADFC in Halle (Saale). Du bist herzlich eingeladen, teilzunehmen, wenn du im Alter von 16 bis 26 Jahren bist. Beim ADFC-Jugendforum kannst du andere junge ADFC-Mitglieder treffen, dich mit ihnen vernetzen und die Zukunft des Jungen ADFC mitgestalten. Dich erwarten Workshops zu Themen rund ums Fahrrad und zur (Rad-)Verkehrspolitik, gemeinsame Radtouren und ein Rahmenprogramm mit Aktionen sowie Zeit zum Vernetzen. Die Teilnahme ist kostenfrei, auch deine Fahrtkosten (DB, 2. Kl.) werden übernommen.

Auf dem ADFC-Jugendforum findet am 11. April 2026 von 15 bis 18 Uhr auch die Bundesjugendversammlung statt. Sie ist das höchste Gremium im Jungen ADFC. Online können ADFC-Mitglieder teilnehmen, die zwischen zehn und 26 Jahre alt sind. Du kannst unter anderem den Bundesjugendvorstand wählen und über politische Positionen des Jungen ADFC abstimmen.

Info: <https://junger.adfc.de/adfc-jugendforum>

Anmeldung: <https://pretix.eu/junger.adfc/bjv2026/>



CONTOURA



Fe

8

Dauerbequemer Stahltourer

Das Fe-8 schafft Tempospaß über einen gelungenen Mix aus Laufruhe und Wendigkeit. Das schafft Fahrfreude auf Tour und im Alltag. Dazu passen die komfortable Ausstattung sowie die natürlichen Dämpfungseigenschaften des Stahlrahmens. Ob nun auf dem Diamant- oder Trapezrahmen — all das erlebst Du in leicht geneigter und dauerbequemer Haltung.

ADFC-STERNFAHRTEN

Mit Fahrrädern demonstrieren

Die ADFC-Sternfahrten sind der wohl sichtbarste Protest für die Mobilitätswende und sie haben eine lange Tradition – in Berlin findet in diesem Jahr die 50. Sternfahrt statt. Tausende von Radfahrenden fordern auf dann autofreien Hauptstraßen oder Hochgeschwindigkeitsstrecken Platz fürs Rad und für Menschen statt für Autos.



1

Das bevölkerungsreichste Bundesland macht den Anfang: Unter dem Motto „Ciao Stau – mehr Platz fürs Rad!“ startet am **3. Mai 2026** die ADFC-Fahrrad-Sternfahrt NRW. Alle Routen aus dem Rheinland und Ruhrgebiet führen zum zentralen Ziel in Düsseldorf. Die interaktive Karte mit dem genauen Routenplan war zum Redaktionsschluss noch nicht veröffentlicht. Geplant sind Zubringer aus der gesamten Region.

www.adfc-sternfahrt.org

Niedersachsens größte Fahrraddemo, die Sternfahrt Hannover, findet am **31. Mai 2026** statt. Mehr als 10.000 Menschen werden gemeinsam für bessere Radverkehrsbedingungen demonstrieren. Die genauen Routen werden noch bekannt gegeben. www.hannover-region.adfc.de/sternfahrt



2



3

Ein historisches Jubiläum: Der ADFC Berlin feiert am **7. Juni 2026** die 50. ADFC-Sternfahrt. Eine der größten Fahrraddemonstrationen weltweit führt auf 20 Routen aus Berlin und Brandenburg zum Großen Stern. Für 2026 sind wieder spezielle Kinderrouen angekündigt, um Familien die Teilnahme zu ermöglichen. www.berlin.adfc.de/sternfahrt

www.berlin.adfc.de/sternfahrt



4

Ein starkes Signal aus dem Süden: Die Große Radsternfahrt München führt am **14. Juni 2026** durch die bayerische Landeshauptstadt. Der ADFC Bayern ruft dazu auf, den Termin vorzuzeichnen und zu verbreiten. Details zu Startpunkten und Streckenführung folgen.

www.muenchen.adfc.de/sternfahrt

Eine Woche später geht's in den Norden: Am **21. Juni 2026** startet die Fahrradsternfahrt Hamburg. Von über 80 Startpunkten im norddeutschen Raum machen sich Tausende auf den Weg in die Hansestadt. Die Routen führen über Hauptverkehrsstraßen, die sonst für den Radverkehr gesperrt sind. Und es geht, wie gewohnt, ein Stück auf der Autobahn 255 über die Elbe.

<https://fahrradsternfahrt.hamburg/>



5



6

Im Ruhrgebiet findet am **4. Juli 2026** die Fahrradsternfahrt Ruhr in Duisburg unter dem Motto „Verbindungen schaffen“ statt. Es wird mit Zubringern aus der ganzen Region gerechnet.

<https://fahrradsternfahrt.ruhr/>

Am **6. September 2026** lädt der ADFC Bremen zur Fahrraddemo mit Hochstraßenflair ein: Es geht um gleichberechtigten Radverkehr. Die etwa 20 km lange Strecke bietet Perspektiven, die sonst nur Autofahrende haben. bremen.adfc.de

7





Schulwege sicher machen

PROJEKT SCHULWEG.AKTIV VOM ADFC SACHSEN Eine Befragung von rund 2.000 Jugendlichen im Landkreis Mittelsachsen zeigt: Sie finden Radfahren cool und praktisch, aber halten ihre Schulwege oft für gefährlich. Der ADFC Sachsen gibt jungen Menschen mit dem Projekt Schulweg.Aktiv eine Stimme und sieht großes Potenzial für mehr Rad fahrende Jugendliche, wenn die Infrastruktur stimmt. Gemeinsam mit dem Landratsamt Mittelsachsen untersuchte der ADFC Sachsen, wie Schülerinnen und Schüler zur Schule kommen. Jugendliche der Klassenstufen fünf bis zwölf von 31 Schulen bewerteten ihre Routen und äußerten den deutlichen Wunsch nach sicheren Radwegen. Drei Viertel finden Radfahren modern und schnell, für jeweils fast 90 Prozent ist Radfahren cool und praktisch. Für den Schulweg nutzen aber nur wenige das Fahrrad.

53 Prozent hält der weite Weg vom Radfahren ab. Doch die Hälfte der Wege könnte mit dem Rad gefahren werden: Denn rund 29 Prozent der Schulwege sind keine zwei Kilometer lang. Weitere 20 Prozent der Schulwege haben eine Länge von zwei bis sechs Kilometern. Dennoch nutzen die meisten Schüler:innen lieber Bus und Bahn. Nur rund 30 Prozent kommen zu Fuß oder mit dem Rad. Im Winter fahren noch mehr mit dem Bus oder werden im Auto gebracht. Viele verzichten aus Unsicherheit auf das Fahrrad: 36 Prozent fahren nicht, weil ihnen ein Radweg fehlt, 19 Prozent halten den Weg generell für zu gefährlich.

Die Jugendlichen wollen bei Tempo 50 nicht auf der Straße fahren, sondern auf baulich getrennten Wegen. Das Queren von Straßen bedeutet für sie mehr Stress als für Erwachsene, vor allem, wenn es keine Unterstützung durch Zebrastreifen oder Ampeln gibt. Auch auf die Rücksichtnahme von Autofahrenden können sie sich oft nicht verlassen. Ein anderes Bild ergibt sich in der Freizeit: Mehr als die Hälfte der Jugendlichen nutzt mehrmals pro Woche das Fahrrad. Das Interesse ist also da, aber die Infrastruktur entscheidet, ob das Rad auf dem Schulweg genutzt wird, so der ADFC Sachsen.

Genau hier setzt das Projekt Schulweg.Aktiv an: Mit professioneller Unterstützung können Jugendliche Ideen für mehr Sicherheit auf ihren Schulwegen entwickeln. So bringen sie ihre Perspektive aktiv in die Verkehrsplanung ein. Bislang wurden Jugendliche nur theoretisch mitgedacht, ohne zu wissen, welche Gefahren und Hürden sie sehen und welche Wünsche sie für ihre Wege haben. Der ADFC Sachsen rückt ihre Sicht nun in den Fokus und empfiehlt: Der

Landkreis sollte Schulwege systematisch prüfen und Schulwegpläne erstellen. An drei Modellschulen benannten Jugendliche mit einem Verkehrsplaner bereits Problemstellen und diskutierten sie mit Eltern und Verwaltung. Kommunen können die seit Frühjahr 2025 geltende Verwaltungsvorschrift zur StVO nutzen: Sie erleichtert u. a. das Einrichten von Tempo 30 an Schulwegen – und das sollte für ein sicheres Radwegenetz genutzt werden.

www.adfc.de/schulweg-aktiv



Mit dem Rad in Bad Zwischenahn

**Urlaub an der Perle
des Ammerlandes**

Bad Zwischenahn – ein blühendes Paradies am drittgrößten Binnensee Niedersachsens, unweit der Küste Ostfrieslands und vor den Toren der Niederlande gelegen. Inmitten der Ammerländer Parklandschaft führen rund **380 Kilometer gut ausgeschilderte Radwege** durchs Moor, am Zwischenahner Meer entlang, vorbei an Baumschulen und schön angelegten Privatgärten. Besonders wenn im Mai und Juni die Rhododendren blühen, verwandelt sich Bad Zwischenahn in ein leuchtendes Farbenmeer. **Wir freuen uns auf Ihren Besuch!**



Bad Zwischenahner Touristik GmbH

Auf dem Hohen Ufer 24
26160 Bad Zwischenahn



**Bad
Zwischenahn
am Meer**

Service & Kontakt

04403 988391900
info@bad-zwischenahn-touristik.de

www.bad-zwischenahn-touristik.de/radfahren



STRASSENVERKEHRSRECHT VOR GERICHT

ERSTE URTEILE ZU DEN NEUEN ZIELEN IM STRASSENVERKEHRSRECHT 2025 gab es erste Gerichtsentscheidungen zu den neuen Zielen des Straßenverkehrsrechts (Schutz von Umwelt, Klima und Gesundheit, Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung). Sie betrafen Anlagen für den Rad- und Busverkehr, die noch auf Grundlage der alten StVO eingerichtet worden waren.

Vor dem Verwaltungsgericht (VG) Düsseldorf und dem Oberverwaltungsgericht (OVG) Münster wurde über eine „Protected Bike Lane“ in Mönchengladbach verhandelt. Die Stadt hatte auf einer vierspurigen Straße anstelle der äußeren Fahrspuren etwa zwei Meter breite geschützte Radfahrstreifen markiert. Als Abgrenzung dienten durchgehende Doppellinien und dazwischen aufgeklebte Betonbordsteine. Der ehemalige etwa ein Meter breite Radweg mit Baumwurzelaufbrüchen wurde aufgehoben. Die Straßenverkehrsbehörde folgte einem Beschluss des Verkehrsausschusses aus dem Mai 2022. Die Straße sei auch eine Hauptverkehrsverbindung im Alltagsnetz des Radverkehrs.

Auf Antrag eines Autofahrers hat das VG Düsseldorf festgestellt, dass die gesetzlichen Voraussetzungen für die Umwand-

lung der Fahrbahn nicht vorlagen. Der vorhandene Radweg sei ausreichend; Doppellinien und Klebebordsteine seien nicht von der StVO zugelassen und hätten bereits zu Verkehrsunfällen geführt. Die Stadt habe drei Wochen Zeit, den geschützten Radweg zurückzubauen (6 L 3858/24). Bemühungen der Stadtverwaltung, den Radfahrstreifen mit dieser ergänzten Begründung zu retten, waren erfolglos: Die baulich angelegten Radwege seien nach den Regelwerken für den Radverkehr zu schmal und teilweise durchwurzelt. Wegen des Baumbestands könnten sie nicht verbreitert werden. Nach einer Verkehrszählung genüge für den motorisierten Verkehr eine einspurige Führung pro Richtung. Darin lägen zwingende Gründe nach § 45 Abs. 9 StVO. Dem folgte das VG Düsseldorf nicht, ließ aber die Beschwerde beim Oberverwaltungsgericht zu.

^ Der strittige Radfahrstreifen in Mönchengladbach.

^ Berliner Straße Unter den Linden mit Busspur, Radfahrstreifen und Autospur.



Nicht zulässig: Begründung austauschen Dort wies die Stadt erstmals auf die jüngste StVO-Änderung hin, nach der die Benutzung bestimmter Straßen zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung, u. a. hinsichtlich der Bereitstellung angemessener Flächen für den Radverkehr beschränkt werden kann. Das OVG Münster hielt die neue StVO zwar für grundsätzlich anwendbar. Der Fortbestand des streitigen Radfahrstreifens scheiterte aber daran, dass die Stadt ihre nachgebesserte verkehrsrechtliche Anordnung auf eine angebliche Gefahrenlage gestützt hatte. Das Verwaltungsgericht hätte laut OVG einen Austausch der Begründung auch nicht zulassen dürfen, weil die Anordnungsgründe – Sicherheit und Ordnung des Verkehrs einerseits, die neuen Ziele der StVO andererseits – sich in Struktur und Zweckrichtung grundlegend

KOMMENTAR AUF DIE NEUEN ZIELE DER STVO STÜTZEN

Die Empfehlung an Straßenverkehrsbehörden wäre im Falle eines Rechtsstreits, die Begründung der Maßnahme nachzubessern und sich ausdrücklich auf die neuen Ziele der StVO zu stützen. In NRW könnte es notwendig sein, eine Niederlage vor Gericht hinzunehmen und eine aktualisierte verkehrsrechtliche Anordnung zu erlassen.

In Berlin teilt man die Bedenken gegen die Doppellinie als Abgrenzung nicht (Beispiel: Radfahrstreifen auf der Oberbaumbrücke). Die StVO erwähnt sie für den Anwendungsfall Fahrstreifentrennung ausdrücklich. Die hohen und scharfkantigen Betonklötze in Mönchengladbach wurden zu Recht kritisiert. Zwar sind Trennelemente keine anordnungspflichtigen „Verkehrseinrichtungen“ nach § 43 Abs. 1 StVO, aber es gibt sicherere Alternativen als diese Klebebordsteine.

unterschieden. Das ergebe sich aus der amtlichen Begründung zur Änderung der StVO und der zugehörigen Verwaltungsvorschrift (OVG Münster 8 B 238/25).

Im Gegensatz dazu hatte das VG Berlin keine Bedenken dagegen, die neuen Ziele der StVO auf eine Maßnahme aus der Zeit vor der Reform anzuwenden. Zu beurteilen war die Rechtmäßigkeit von Bussonderfahrstreifen auf dem Boulevard „Unter den Linden“. Dort bestand seit 1992 ein Busfahrstreifen, der auch für Radfahrende freigegeben war. Im März 2022 ordnete der Berliner Senat eine Neuaufteilung an, weil der zunehmende Bus- und Radverkehr die gemeinsame Nutzung nicht mehr zulasse. Zwei Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr wurden auf einen reduziert, der Busfahrstreifen wurde verlegt und ein getrennter Radfahrstreifen eingerichtet. Dagegen klagte im Eilverfahren ein als Autofahrer betroffener Rechtsanwalt.

Sonderfahrstreifen Im laufenden Rechtsstreit aktualisierte die Verwaltung ihre Begründung und argumentierte mit der StVO vom Oktober 2024: Aufgrund des § 45 StVO (neue Fassung) können Sonderfahrstreifen für Linienbusse – ebenso wie Radverkehrsanlagen – zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung angeordnet werden, sofern die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt ist und die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird. Der Senat führte in erster Linie Gründe des Umwelt- und Klimaschutzes an.

Dem folgte das Gericht und hielt die Neuaufteilung für geeignet, den Umwelt- und Klimaschutz zu verbessern. Ein zuverlässiges Angebot des ÖPNV auf Busfahrspuren führe zur Vermeidung verzichtbarer Fahrten des motorisierten Individualverkehrs und durch den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel insgesamt zu einer Reduzierung des Verkehrs und seiner Schadstoffemissionen. Der Senat habe die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt und während des mehrjährigen Baus der U-Bahn festgestellt, dass die Reduzierung auf einen Fahrstreifen keine übermäßige Staubildung bewirkte. Für die Leichtigkeit komme es auf die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Systems Straßenverkehr insgesamt an, sodass auch die Inkaufnahme von Nachteilen bestimmter Verkehrsteilnehmer gerechtfertigt sein könne. Die Verkehrssicherheit werde durch den separaten Radfahrstreifen gefördert (VG Berlin 11 L 767/24).

Roland Huhn



MIT ALLEN SINNEN ERLEBEN

Das Nürnberger Land

Ein ganz besonderer Radweg lädt dazu ein, die Natur, die Kulturlandschaft und die Geschichte des Nürnberger Lands zu „erfahren“. Der „Sinnesradweg“ folgt in etwa den Grenzen der Urlaubslandschaft und verläuft dabei meist zusammen mit Abschnitten regionaler Radrundtouren. Dadurch lassen sich die insgesamt 160 Kilometer auch in kleinen, familienfreundlichen Etappen erradeln.

Außerdem sind so immer wieder Abstecher möglich – etwa zu Brauereien und Gasthäusern, in sehenswerte Orte, die nicht direkt an der Route liegen, oder zu Bus- und Bahnhaltestellen. Unterwegs macht der Sinnesradweg, der in vier Etappen unterteilt ist, seinem Namen alle Ehre: Auf jeder Etappe gibt es Stationen, an denen man das Nürnberger Land ertasten, schmecken, riechen, hören oder mit anderen Augen sehen kann.



Die Augen werden gleich beim Start der ersten Etappe in Schnaittach auf die Probe gestellt: Wie weit ist es zur Festung Rothenberg und wie hoch sind ihre Mauern? Bizarre Felsen prägen Etappe 2 zwischen Neuhaus a. d. Pegnitz und Alfeld. Der Vielfalt der Wälder und des Gesteins spürt man auf einem Barfußpfad und an einer Taststation nach. An der Harnbachmühle beschäftigt man sich mit der spannenden Frage, was passiert, wenn die Sinne eingeschränkt sind.

Die dritte Etappe zwischen Alfeld und Feucht bietet unter anderem die Gelegenheit, Stille zu hören oder die Vielfalt der Streuobstwiesen zu schmecken. Auf Etappe 4, zurück nach Schnaittach, lauschen Radelnde einem Bienenvolk und beobachten dessen Treiben – schließlich spielte das Zeidelwesen in der Region früher eine wichtige Rolle. Insgesamt laden 14 Stationen am Radweg dazu ein, das Nürnberger Land zu hören, zu schmecken, zu riechen, zu fühlen und auch einmal aus neuen Perspektiven zu betrachten.

Infos

Nürnberger Land Tourismus

Tel.: 09123/950 60 62

urlaub@nuernberger-land.de, urlaub.nuernberger-land.de

GÜNSTIGE ELEKTORÄDER

Stärkere Motoren, größere Akkus, mehr Funktionen – und höhere Preise: In diese Richtung haben sich Elektrofahrräder in den letzten Jahren entwickelt. Doch nun wächst das Angebot in niedrigeren Preisbereichen wieder. Wir zeigen, worauf man achten sollte.



VERNUNFT- E-NTSCHEIDUNG

Die Durchschnittspreise von Elektrofahrrädern steigen seit Jahren. Ein Grund dafür ist, dass dank Dienstadleasing hochpreisige Modelle für viele Arbeitnehmer:innen bezahlbar sind. Modelle für mehr als 5.000 Euro sind keine Seltenheit – und die Topmodelle liegen oft noch mal deutlich darüber. Da erinnert man sich an Jupp Schmitz' alten Schlager „Wer soll das bezahlen? Wer hat so viel Pinkepinke? Wer hat so viel Geld?“ Offenbar nicht alle – Hersteller vermelden eine stärkere Nachfrage nach Elektrofahrrädern mit moderateren Preisen. Wir haben uns deshalb in der Preisklasse ab etwa 2.000 Euro umgesehen. Was können Verbraucher:innen hier erwarten?

Weniger Bosch, mehr Bafang Der Name Bosch ist für viele Kund:innen zugkräftiger als die Fahrradmarke selbst. Will man vom Marktführer angetrieben werden, muss man tiefer in die

Tasche greifen. In unserer Ausprobiert-Flotte ist nur das Victoria mit einem Bosch-Motor ausgestattet – und kostet mit 2.900 Euro am meisten. Zwei Räder setzen auf Antriebe von Bafang: Der chinesische Hersteller kann wohl als Marktführer der unteren Preisklassen beschrieben werden. Er hat sich einen guten Ruf für seine Qualität erarbeitet und bietet ein großes Servicenetz. Das Rad von Fischer ist mit einem Mittelmotor der Marke ausgestattet. Optisch ist das gewöhnungsbedürftig, da der Motor nicht in den Rahmen integriert, sondern außen angebracht ist. Da die Befestigung über die Tretlagerschalen erfolgt, braucht der Rahmen keine spezielle Aufnahme. Das reduziert den Konstruktionsaufwand und damit die Kosten. Der Antrieb wird nur über einen Trittfrequenzsensor gesteuert, was den Preis ebenfalls drückt, aber auch das Fahrgefühl beeinträchtigt. Das Yuccie nutzt einen Bafang-Hinterradmotor mit Drehmomentsensor, der eine harmonische Unterstützung bietet.



^ **Elektrofahrräder** unter 3.000 Euro sind gefragt.

- ▮ **Rahmenschlösser** sind ein schönes Detail, ersetzen aber kein hochwertiges Schloss.
- ▮ **Der Akku** beim Fischer-Fahrrad lässt sich komfortabel nach oben entnehmen.

Tenways wird von einer Eigenentwicklung angetrieben. Der schön integrierte Motor ist sehr kräftig und harmonisch abgestimmt. Die Bedienelemente am Lenker sind eher einfach gehalten, das kommt allen entgegen, die sich nicht lange mit Einstellungen beschäftigen möchten.

Kleinere Akkus Die meisten Elektrofahrräder der günstigeren Preisklasse sind mit Akkus ausgestattet, die weniger Kapazität haben als die Topmodelle, die bis zu 800 Wattstunden liefern. In der Preisklasse unter 3.000 Euro sind eher zwischen 500 und 600 Wattstunden üblich, mit Ausreißern nach oben und unten: Yuccie hat einen kleinen Akku mit 360 Wh, Fischer dagegen beeindruckt mit 688 Wh.

Kleinere Akkus bedeuten natürlich weniger Reichweite. Sie bedeuten aber auch: geringeres Gewicht und geringere Preise für Ersatzakkus. Wer vorwiegend kurze Strecken fährt, benötigt keine radreisetaugliche Reichweite. Besonders im Alltag ist ein leichteres Rad komfortabler handzuhaben, wenn man es ein paar Stufen hinauftragen oder anderweitig manövrieren muss, ohne auf dem Rad zu sitzen. Im Alltagseinsatz kann ein kleinerer Akku also durchaus ein Vorteil sein.



Ausstattung Alle Räder sind mit durchweg soliden Komponenten ausgestattet, die ein langes Leben erwarten lassen. Hierbei unterscheiden sie sich von Elektrofahrrädern, die noch günstiger angeboten werden: Vielfahrende machen mit der Dauerhaltbarkeit wenig gute Erfahrungen. Das verursacht hohe Reparaturkosten, die den günstigen Preis bald relativieren. Wer es sich leisten kann, investiert besser etwas mehr, wenn das Rad regelmäßig genutzt werden soll.

Eine unruhliche Ausnahme bei der Ausstattung bilden die Reifen: Tenways montiert Reifen mit dünner Lauffläche ohne zusätzlichen Pannenschutz, die wenig Vertrauen in die Pannensicherheit wecken. Fischer nutzt immerhin Reifen mit einer ein Millimeter dicken Pannenschutzschicht. Am Yuccie sind zwar hochwertige Continental-Reifen zu finden, aber eine eher sportliche Version mit weniger Pannenschutz, als man sich für den Alltagseinsatz wünschen würde. Nur Victoria montiert Reifen mit einer mehrere Millimeter dicken Pannenschutzeinlage – so sollte es sein.

Bei den Schaltungen hängt es vor allem vom Einsatzbereich ab, ob man einer Naben- oder einer Kettenschaltung den Vorzug gibt. Nabenschaltungen brauchen weniger Wartung, aber in hügeligen Gegenden kommt man meist um eine Kettenschaltung nicht herum, weil sie leichtere Berggänge bietet.





- ^ **Integriert ist besser:** Manche Hersteller bieten leider nur Reflektoren, die per Extra-Halterung angebracht werden müssen.
- < **Plattbar:** Nur an einem Rad finden sich Reifen mit hohem Pannenschutz.
- ✓ **Hoch hinaus:** Um Platz für optionale Frontgepäckträger zu machen, wandern Scheinwerfer an den Lenker. Nicht schön, aber kaum zu ändern.

man das vielleicht weniger als ein Problem – auf längeren Touren kann es nach einigen Kilometern aber unbequem werden, wenn das Rad nicht ideal zur Körpergröße passt.

Smartphone-Apps Mittlerweile gehört es zum guten Ton, dass zum Elektrorad auch eine Smartphone-App erhältlich ist. Es gibt dabei Funktionsunterschiede. In der hier vorgestellten Preisklasse bieten die Apps meist Fahrradcomputer-Funktionen: Sie zeichnen Touren auf, können zum Teil navigieren und bieten eine Registrierung des Fahrrads beim Hersteller. Yuccie integriert sogar einen GPS-Tracker. Eine weitergehende Vernetzung mit dem Antriebssystem gibt es aber nicht. Um die Funktionen während der Fahrt zu nutzen, muss häufig das Smartphone am Lenker angebracht werden. Das kann bei schlechtem Wetter problematisch für das Telefon sein. Besser ist es, wenn – wie bei Tenways – die Navigation vom Smartphone auf das Lenkerdisplay übertragen wird.

Bosch bietet dagegen ein ganzes digitales „Ökosystem“. Vom Smartphone aus lassen sich Einstellungen an der Unterstützung vornehmen: So kann man für die einzelnen Unterstützungsstufen einstellen, wie dynamisch der Motor anschiebt, wie hoch das Drehmoment sein soll und mehr. Navigation und das Koppeln mit anderen Apps wie Strava oder Komoot sind ebenfalls möglich. Zudem lassen sich Updates der Motorsoftware aufspielen, und hin und wieder gibt es neue Funktionen, die man nutzen kann. Die Vernetzung geht hier also deutlich weiter als bei den einfacheren Apps. Allerdings muss man für die übersichtlichen Displays mehr investieren – am Victoria findet sich lediglich eine kleine Anzeige mit den notwendigsten Informationen.

Rahmengrößen Die Einheitsgröße ist eine Kröte, die man bei einigen Anbietern schlucken muss. Mehrere Rahmengrößen anzubieten, treibt den Preis nach oben. Tenways und Fischer bieten jeweils nur eine Rahmenform und Größe an, bei Yuccie gibt es den Diamantrahmen in drei, den Trapezrahmen in zwei Größen. Victoria bietet vier Rahmengrößen für den Tiefeinsteigerrahmen und drei für die Version mit Diamantrahmen. Je mehr Rahmengrößen verfügbar sind, desto besser lässt sich das Rad anpassen. Ist nur eine Rahmengröße erhältlich, passt sie zwangsläufig nicht allen Nutzer:innen gleich gut. Die Anpassung über verstellbare Vorbauten ist nur ein Kompromiss. Auf kurzen Strecken in der Stadt empfindet

Service Elektrofahrräder sind wartungsintensiver als normale Fahrräder. Zudem kann es Probleme mit der Elektronik geben, die man nicht selbst beheben kann. Daher ist es wichtig, eine Werkstatt in der Nähe zu haben, die helfen kann. Bei Victoria als Fachhandelsmarke ist das kein Problem. Fischer und Tenways vertreiben zwar direkt, haben aber ein großes Netzwerk an Fahrradhändler:innen und -werkstätten, die sich um die Räder kümmern können. Dennoch gibt es weiße Flecken auf der Landkarte. Bei Yuccie sieht das anders aus: Der junge Hersteller baut derzeit sein Händlernetzwerk auf. Bislang sind dessen Räder in verschiedenen Hamburger Fachgeschäften und einem deutschlandweiten Filialisten erhältlich. Der Online-Shop war zum Redaktionsschluss noch nicht aktiv, aber man kann die Räder bereits per E-Mail bestellen. Da die Elektronik von Bafang stammt, sind alle Fachgeschäfte, die diese Antriebe führen, auch in der Lage, sie zu warten. Aber die meisten Geschäfte bevorzugen Kundschaft, die ihr Rad auch dort gekauft hat, manche nehmen überhaupt keine Fremdräder an. Plant man, ein Rad von einem Versender ohne Servicenetzwerk zu kaufen, sollte man sich dessen bewusst sein.

Fazit Die ausprobierten Räder haben sich durchweg als alltags-taugliche Fahrzeuge erwiesen, die auch auf längere Sicht Freude machen werden. Mit mancher Einschränkung wie wenigen Rahmengrößen oder geringerem Funktionsumfang der Elektronik muss man aber leben.

René Filippek



FAZIT Das Fischer Cita bietet viel Gegenwert fürs Geld, die Motorunterstützung ist aber weniger harmonisch als bei teureren Rädern. Die Ausstattung ist bis auf die Griffe alltagstauglich. Nur in einer Rahmengröße erhältlich.



FISCHER CITA 2404 ACTIVE

Das Modell Cita des Direktvertriebers ist mit einem Bafang-Mittelmotor ausgestattet, der optisch auffällt, da er unterhalb des Tretlagers montiert ist. Der halbintegrierte Akku ist leicht zugänglich. Die Bauweise sorgt für eine weniger bullige Erscheinung, obwohl der Akku mit 688 Wattstunden Kapazität recht groß ist. Der Tiefeinsteiger-Rahmen überzeugt mit hoher Fahrstabilität, bei dieser Rahmenform keine Selbstverständlichkeit. Der Antrieb wird nur über einen Trittfrequenzsensor gesteuert, was zu einer etwas unharmonischen Unterstützung führt: Sie setzt erst nach zwei, drei Kurbelumdrehungen spürbar ein und läuft noch etwa zwei Sekunden weiter, nachdem die Tretbewegung beendet wurde. Der Schub kommt zudem recht plötzlich. Davon abgesehen ist der Motor trotz nur 50 Nm Drehmoment kraftvoll genug für den Stadteinsatz, und er ist zudem recht leise. Die aufrechte Sitzposition, die Federgabel und die gefederte Sattelstütze machen das Cita komfortabel. Es ist mit soliden und funktionalen Komponenten ausgestattet. Ausnahme sind die sich stets verdrehenden Griffe. Der Scheinwerfer leuchtet die Fahrbahn gut aus, die Bremsen verzögern zuverlässig, und der Gepäckträger verträgt bis zu 25 Kilogramm Zuladung. Eine praktische Zusatzsicherung ist das Rahmens Schloss. Die Fischer-Smartphone-App bietet Fahrradcomputer-Funktionen, Navigation und eine Übersicht der Servicestützpunkte.



RAHMEN/GABEL

Aluminium/Federgabel
SR Suntour Nex E25

GRÖSSEN Einheitsgröße
für Körpergrößen von
ca. 155 bis 175 cm

ANTRIEB Mittelmotor
Bafang M215, max.
Drehmoment 50 Nm

AKKU

688 Wh, entnehmbar

SCHALTUNG

7-Gang Nabenschaltung
Shimano Nexus

BREMSEN

hydr. Scheibenbremse
Shimano BR-MT200

BELEUCHTUNG

LED-Scheinwerfer und
-Rückleuchte Fischer

LAUFRÄDER 28 Zoll,
Alu-Felgen, Reifen Rubena

**GEWICHT/
ZUL. GESAMTGEWICHT**
27/150 kg

VERTRIEBSWEG

Direktvertrieb,
Werksverkauf

PREIS 1.949 Euro

www.fischer-bike.com

RAHMEN/GABEL

Aluminium/Federgabel
Zoom 188 NS

GRÖSSEN Einheitsgröße
für Körpergrößen von
ca. 165 bis 195 cm

ANTRIEB Mittelmotor
Tenways, max.
Drehmoment 80 Nm

AKKU

560 Wh, entnehmbar

SCHALTUNG

Neunfach-Kettenschaltung
Shimano Cues

BREMSEN

hydr. Scheibenbremse
Shimano BR-MT200

BELEUCHTUNG

LED-Scheinwerfer und
-Rückleuchte

LAUFRÄDER 28 Zoll,
Felgen Aluminium, Reifen
Kenda Piedmont Sport

**GEWICHT/
ZUL. GESAMTGEWICHT**
27,2/145 kg

VERTRIEBSWEG

Fachhandel und
Direktvertrieb

PREIS 2.199 Euro

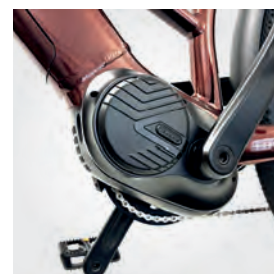
www.tenways.com/de

FAZIT Das Ago Air beeindruckt mit seiner Optik und dem gut funktionierenden Antrieb. Die Sitzposition könnte von einer anderen Lenkerform profitieren. Bei der Ausstattung gibt es Schwächen im Detail.



TENWAYS AGO AIR

Eleganter Auftritt: Der Rahmen in Weinrot-metallic wirkt sehr edel, Mittelmotor und Akku sind optisch schön integriert. Der harmonisch abgestimmte Antrieb passt zum Gesamtbild und ist kraftvoll, sobald man es benötigt. Antrieb und Optik können auch in höheren Preisklassen mitspielen. Schaltung und Bremsen funktionieren geschmeidig und zuverlässig, der solide Gepäckträger hilft im Alltag mit Einkäufen und anderen Lasten. Eher ungewöhnlich ist die Kombination von Lenkerhöhe und Lenkerform: Der Lenker liegt schon in der niedrigsten Position des verstellbaren Vorbaus recht hoch und ist damit prädestiniert für eine aufrechte Sitzhaltung. Doch die gerade Lenkerform sorgt für eine eher gestreckte Haltung – ein nach hinten gekrüppter Lenker könnte wohl für eine entspanntere Position sorgen. Einige Detailschwächen finden sich bei der Ausstattung: Die Front- und Heckreflektoren sind nicht in den Leuchten integriert, sondern per Halterung an Lenker und Sattelstütze montiert – optisch keine schöne Lösung. Der Scheinwerfer bringt nur wenig Leistung mit einem nach vorn undefinierten Lichtfeld. In völlig unbeleuchteter Umgebung ist das zu wenig. Die Reifen haben keinen Pannenschutz – keine gute Wahl für ein Rad, das im Alltag zuverlässig funktionieren soll. Die App bietet Navigation, Fahrradcomputer-Funktionen und Servicekontakte.



FAZIT Sinnvoll ausgestattetes Elektrofahrrad für Alltag und Touren mit komfortabler Ausrichtung, aber etwas hohem Gewicht. Für die meisten Radfahrer:innen gilt: Mehr Elektrorad braucht man nicht.

VICTORIA TRESALO 4

Das Tresalo hat den höchsten Preis in der ausprobierten Auswahl. Dafür bekommt man einen Bosch-Performance-Line-Antrieb mit einem 504-Wattstunden-Akku und damit die Technik des Marktführers inklusive eines großen Servicenetzwerks, denn fast jede Werkstatt kann Bosch-Motoren reparieren und warten. Dazu kommt die digitale Infrastruktur: Anders als bei den anderen vorgestellten Modellen können per Smartphone Einstellungen am Motor vorgenommen und Software-Updates aufgespielt werden. In Sachen Motorabstimmung gehört Bosch zu den Besten. Die Unterstützung setzt sanft, aber bestimmt ein und schiebt auch steile Anstiege hinauf. Man nimmt ent-

spannt Platz auf dem Rad und ist bequem in der Stadt und auf Touren unterwegs. Mit 27 Kilogramm verträgt der Systemgepäckträger mehr Zuladung als üblich. Dank der MIK-Schnittstelle kann er einfach per Klick mit entsprechendem Zubehör kombiniert werden. Am Steuerrohr befinden sich Gewinde, um einen Frontträger anzubringen. Die Reifen haben eine solide Pannenschutzeinlage, mit der man sorgenfrei unterwegs ist. Als Zusatzsicherung zu einem hochwertigen Fahrradschloss ist ein Rahmenschloss montiert. Kritikpunkte gibt es wenige: Das Gewicht fällt recht hoch aus und die Querstrebe im Rahmen ist zu breit, um als komfortable Tragehilfe zu dienen, vor allem für kleine Hände. Eine gefederte Sattelstütze würde zudem gut zum Charakter des Rades passen (Abbildung entspricht nicht der Serienausstattung).



RAHMEN/GABEL

Aluminium/Federgabel
SR Suntour Nex E25

GRÖSSEN

Tiefeinsteiger 44, 48, 52,
56 cm, Diamant 46, 50, 54 cm

ANTRIEB

Mittelmotor
Bosch Performance Line,
Drehmoment max. 75 Nm

AKKU

540 Wh, entnehmbar

SCHALTUNG

Achtgang-Kettenschaltung
Shimano Essa

BREMSEN

hydr. Scheiben-
bremse Tektro HD-T280

BELEUCHTUNG

LED-Scheinwerfer Axa NXT 30,
LED-Rückleuchte Axa Juno

LAUFRÄDER

28 Zoll, Alu-Felgen Rodi
Blackrock 23, Reifen
Schwalbe Marathon
Energizer Active Plus

GEWICHT/ ZUL. GESAMTGEWICHT

27,8/140 kg

VERTRIEBSWEG

Fachhandel

PREIS

2.899 Euro

www.victoria-bikes.com

RAHMEN/GABEL

Aluminium

GRÖSSEN

Diamant 46, 53,
59 cm, Trapez 43, 51 cm

ANTRIEB

Hinterradmotor
Bafang H305, max.
Drehmoment 45 Nm

AKKU

360 Wh, entnehmbar

SCHALTUNG

Neunfach-Kettenschaltung
Tektro E-Drive

BREMSEN

hydr. Scheibenbremse
Tektro HD-T280

BELEUCHTUNG

LED-Scheinwerfer und
-Rückleuchte Litemove

LAUFRÄDER

28 Zoll,
Felgen Aluminium, Reifen
Continental Contact Urban

GEWICHT/ ZUL. GESAMTGEWICHT

23/Diamantrahmen: 150,
Trapezrahmen: 130 kg

VERTRIEBSWEG

Fachhandel und
Direktvertrieb

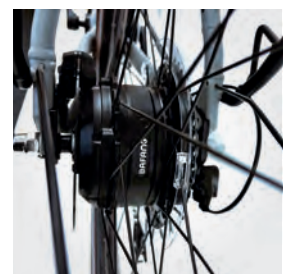
PREIS

ab 2.399 Euro
www.yuccie-bikes.com

FAZIT Sportliches Rad für alle, die sich gerne zügig durch den Stadtverkehr bewegen möchten. Geringes Gewicht, viel erhältliches Zubehör und das GPS-Tracking lassen es aus der Masse herausstechen.

YUCCIE JUNICO ACTIVE

Das Junico Active hat eine Neun-Gang-Kettenschaltung und einen Hinterradantrieb. Hinterradmotoren unterstützen erst ab einer gewissen Drehzahl spürbar, das Anfahren benötigt daher mehr Kraft. Danach schiebt der Bafang-Motor harmonisch und schon in der ersten Unterstützungsstufe sehr sportlich an: Die 45 Nm Drehmoment entsprechen etwa dem doppelten Wert von Mittelmotoren. Der Akku hat mit 360 Wattstunden eine eher kleine Kapazität, für Alltagswege und kurze Touren ist das aber ausreichend. Er trägt nicht dick auf, sondern passt sich in den für ein Elektrorad schlanken und schön verarbeiteten Rahmen mit dem im Oberrohr integrierten Display ein. Die Sitzposition ist sportlich, aber komfortabel. Das geringe Gewicht passt zum sportlichen Charakter des Rades, ebenso wie die leichtlaufenden Reifen, die aber mehr Pannenschutz vertragen könnten. Schönes Detail: der Spritzschutzlappen am vorderen Schutzblech, der die Schuhe trocken und sauber hält. Die Smartphone-App bietet unter anderem Fahrstatistiken, Inspektionserinnerung und vor allem ein GPS-Tracking. Die App kostet ab dem zweiten Jahr 49 Euro im Jahr. Als optionales Zubehör gibt es einen Korb für vorn oder hinten sowie einen kleinen Gepäckträger vorn. Eine gefederte Sattelstütze haucht dem eher harten Yuccie mehr Komfort ein, ein verstellbarer Vorbau macht eine Feinabstimmung möglich. Der Gepäckträger nimmt aber nur bis zu 15 Kilogramm Zuladung auf.





Qio

ONE BIKE FITS ALL

Kompakte E-Bikes für dein Stadtleben.

- + Passt für jede*n von 160 cm - 190 cm Körpergröße
- + Umfangreiches Zubehör für individuelle Bedürfnisse
- + Agiles Fahrgefühl und maximaler Fahrspaß
- + Kompakt und platzsparend zu verstauen

Entdecke jetzt unsere neuen COMPACT und LONG Modelle.

QIO-BIKES.COM

WIE WIRD DAS FAHRRADJAHR 2026?

TECHNIK UND FAHRRADMARKT 2026 wird ein wichtiges Jahr für die Fahrradbranche. Noch immer leckt sie ihre Wunden, die aus der Post-Corona-Flaute stammen. Trotzdem schreitet die technische Entwicklung voran. Was bringt 2026 und was bedeutet das für Verbraucher:innen?

BRANCHENKRISE Stellenabbau, Insolvenzen, Rabattschlachten: Zuletzt gab es viele schlechte Nachrichten von Fahrrad- und Komponentenherstellern. Während der Corona-Pandemie war die Nachfrage nach Fahrrädern so groß, dass es Liefer-schwierigkeiten gab. Das führte zu enormen Bestellungen, die immer noch in den Lagern liegen, weil die Nachfrage der Verbraucher:innen stark zurückgegangen ist. Volle Lager und leere Konten treiben viele Hersteller und Fachgeschäfte an den Rand der Pleite und teils darüber hinaus. Dabei liegen die Verkaufszahlen über denen von 2019, dem Jahr vor der Pandemie. Das Fahrrad selbst steckt also nicht in einer Krise. Kenner:innen der Branche sind sich aber uneins, ob die Branche nun aus dem Größten heraus ist oder ob das Schlimmste noch bevorsteht. Verbraucher:innen werden – zumindest vorerst – wohl weiter in den Genuss starker Rabatte



Die Fahrradbranche ruckelt sich zurecht

kommen. Eine Ausnahme werden Gravel-bikes und Rennräder sein: Ihr Verkauf läuft bestens. Für die Branche wäre ein schöner

Frühling wichtig, der die Kauflust weckt. Dagegen hätten sicher auch Radfahrende nichts einzuwenden.

Norm für Elektroräder ohne Antriebsstrang



SERIELLE HYBRIDE Elektrofahrräder benötigen nicht zwingend Kette oder Riemen, um angetrieben zu werden. Sie können die Tretenergie auch per Generator direkt in Elektrizität umwandeln, die dann per Stromleitung an den Motor weitergeleitet wird. Er unterstützt dann wie gehabt mit zusätzlicher Energie aus einem Akku. Der Vorteil: Fehlen Kette oder Riemen und Ritzel, können sie auch nicht verschleifen, und man kann sich die Kleidung nicht an ihnen schmutzig machen. Bislang war eine solche Konstruktion eine rechtliche Grauzone. Nun gibt es eine neue Norm für diese Fahrzeuge: Die DIN 31067 definiert die Anforderungen an serielle Hybrid-Elektrofahrräder, damit diese als Fahrrad gelten. Sie müssen die gleichen Eckdaten wie herkömmlich angetriebene Elektroräder einhalten: Eine Nenndauerleistung von 250 Watt, eine Unterstützung bis maximal 25 km/h und nur bei Tretbewegung mit Ausnahme einer Anfahrhilfe bis 6 km/h. Die Rechtssicherheit kann einen Durchbruch für serielle Hybride bringen – und man darf gespannt sein, wann alltagstaugliche Modelle erhältlich sein werden.

gesehen+gefahren



Aus Brose wird Qore

ÜBERNAHME Der Berliner Mechatronik-Spezialist Brose lieferte auch Elektromotoren für Fahrräder. Doch der Automobilzulieferer wollte sich auf sein Kerngeschäft konzentrieren und verkaufte die Elektrorad-Sparte an Yamaha. Die Firma ist ebenfalls schon länger im Elektroradmarkt zu Hause und vergrößert so ihren Marktanteil. Die Motoren von Brose werden nun unter dem Namen Qore vertrieben. Neu ist, dass nicht nur Motoren hergestellt werden, sondern das gesamte System mit Akkus und Bedienelementen aus einer Hand stammt. Erste Modelle mit dem neuen Antrieb waren auf der Eurobike 2025 zu sehen.

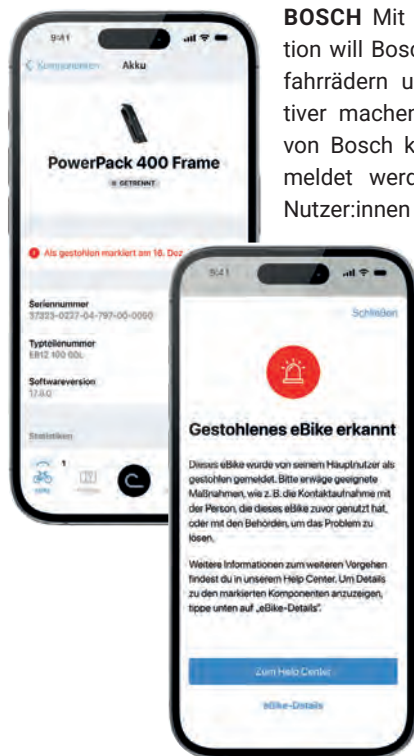
www.qore-system.de

Bessere Diebstahlsicherung

BOSCH Mit einer neuen Sicherheitsfunktion will Bosch den Diebstahl von Elektrofahrzeugen und Akkus deutlich unattraktiver machen. Über die Smartphone-App von Bosch können sie als gestohlen gemeldet werden. Verbinden sich andere Nutzer:innen mit dem Rad oder dem Akku,

erhalten sie einen Hinweis auf die Diebstahlmeldung. Auch Mechaniker:innen bekommen den Warnhinweis, sobald sie den Analysecomputer mit dem System verbinden. Möglich ist das, weil alle Komponenten eindeutig identifizierbar und einem bestimmten Nutzer:innenprofil zugeordnet sind. Seit Januar ist die neue Funktion kostenlos als Update in der Bosch Flow-App erhältlich.

www.bosch-ebike.com/de



uebler
FAHRRADTRÄGER



Die neue Generation unseres
Testsiegers: **Der i21S**



Gerne ansehen und ausprobieren auf der



Ilmenauradweg, Hanse-Wendland-Radweg, Weser-Harz-Heide-Radweg und 37 Tages-Rundtouren warten auf dich!

Genieße 1.000 km beschilderte Strecken in toller Landschaft mit wenig Verkehr!

➔ **Neue Radkarte mit Tourenbroschüre und weitere Infos kostenlos bestellen:**

HeideRegion Uelzen, Tel. 05 81 / 7 30 40,
info@heideregion-uelzen.de | www.radregion-uelzen.de



Mehr als nur Lippenbekenntnisse

NACHHALTIGKEIT Greenwashing ist allgegenwärtig – vollmundige Versprechen zur Nachhaltigkeit, die bei näherem Hinsehen nicht eingelöst werden. Manche Firmen geben sich aber tatsächlich Mühe. Vaude gehört schon seit Langem dazu und meldete kürzlich, dass nun die gesamte Produktpalette frei von PFAS ist. Die Ewigkeitschemikalie, so genannt, weil sie sich in der Umwelt nicht abbaut, sondern anreichert, galt lange Zeit als unverzichtbar für Outdoorprodukte, da sie Regenjacken, Zelte und andere Textilien wasserfest macht. 15 Jahre lang hat Vaude daran gearbeitet, Alternativen zu finden und nach und nach alle Produkte PFAS-frei zu machen.

Löffler setzt auf Transparenz und macht die Lieferketten der eigenen Produkte sichtbar. 98 Prozent des Sortiments stammen aus eigener europäischer Produktion. Ab der Frühjahr-Sommer-Kollektion 2026 werden diese Teile mit einem QR-Code ausgestattet. Wer ihn mit dem Smartphone einscannt, kann sich die Lieferkette anschauen. Verbraucher:innen können sich dabei über die Herkunft des Garns, die einzelnen Verarbeitungsschritte und Zertifizierungen der Kleidungsstücke informieren. Damit geht Löffler über die gesetzlichen Anforderungen hinaus – ein lobenswerter Ansatz, der hoffentlich viele Nachahmer:innen findet.

www.vaude.com, www.loeffler.at

Fahrradmessen bleiben populär

FAHRRADMESSEN Die Eurobike, eine der wichtigsten Fahrradmessen weltweit, hat harte Monate hinter sich. Die beiden deutschen Branchenverbände Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) und Zukunft Fahrrad beendeten ihre Zusammenarbeit mit der Messe. Die Vorstellungen darüber, wie eine zukunftsfähige Leitmesse auszusehen habe, gingen zu weit auseinander. In der Folge meldeten verschiedene Unternehmen ihren Verzicht auf die Eurobike, deren Leitmesse-Status damit arg ins Wanken gerät. Die Eurobike versucht unter neuer Leitung einen Neuanfang. Andere Veranstaltungen haben derlei Probleme nicht: Die Messe Velofolies in Belgien hatte im Januar einen erfolgreichen Auftritt. In Deutschland erfreuen sich lokale Messen wie Cyclingworld Düsseldorf, Velo Berlin, Fahrrad Essen und weitere großer Beliebtheit – von einer Messekrise kann daher keine Rede sein. Für Besucher:innen gibt es also viele Möglichkeiten, neue Produkte zu sehen und direkt auszuprobieren.

Messetermine auf www.adfc.de/fahrradmessen



NEUE LAUFRADGRÖSSE Vor knapp zehn Jahren lösten 29-Zoll-Räder die klassische Mountainbike-Laufradgröße von 26 Zoll endgültig ab, weil sie Vorteile hatten: Sie rollen besser über Unebenheiten, haben mehr Traktion an Anstiegen und halten die einmal erreichte Geschwindigkeit besser. Ihre Nachteile, wie höheres Gewicht und damit größere Trägheit sowie mehr Kraftaufwand beim Beschleunigen, nahm man in Kauf. Bald dürften die Laufräder noch größer werden: Letzte Saison waren bereits die ersten Mountainbike-Prototypen mit 32 Zoll (686 Millimeter) Umfang zu sehen. Zunächst waren passende Reifen von Maxxis aufgezogen, Schwalbe arbeitet ebenfalls an dem neuen Format – wie vermutlich andere Reifenproduzenten auch. Neben Mountainbikes dürfte der neue Standard auch an Gravelbikes eingesetzt werden. Insbesondere große Menschen können von den Rädern mit den großen Reifen profitieren. Ob sie sich etablieren werden, wird davon abhängen, ob die Vorteile des größeren Umfangs die Nachteile im gleichen Maße überwiegen wie bei den 29-Zöllern. Im Laufe des Jahres dürften erste Serienmodelle auf Messen zu sehen und ab 2027 erhältlich sein.

JOBRADLOOP

USED BIKES. GREAT RIDES.

Boom-Branche sortiert sich neu

FAHRRAD-LEASING Eine der wesentlichen Stützen des Fahrrad-fachhandels war in den letzten Jahren das Fahrradleasing. Viele Menschen nutzten die Möglichkeit, sich über den Arbeitgeber ein neues Fahrrad zu leasen. Das Wachstum des Marktes war in den vergangenen Jahren enorm. Doch 2025 scheint eine Sättigung eingetreten zu sein – zum ersten Mal sanken die Umsätze. Anbieter Jobrad strich bereits Stellen, um sich der neuen Situation anzupassen. Gleichzeitig stieg er in den Gebrauchtradmarkt ein – nun können also auch gebrauchte und runderneuerte Fahrräder geleast werden. In den kommenden Jahren dürfte sich der Leasing-Markt neu sortieren. Ob weiterhin für alle der zahlreichen Anbieter genug vom Kuchen übrigbleiben wird, hängt davon ab, ob der Markt wieder wachsen kann.

www.jobrad.org

Immer smarter

SMARTBIKES Elektroräder werden mit immer mehr Funktionen ausgestattet, die das Leben leichter machen sollen. Gutes Beispiel: das neue Van Moof S6. Nach Insolvenz sind die Räder mit dem charakteristischen Rahmen wieder erhältlich. Die neue Serie bietet eine Automatikschaltung, die „Find my“-Funktion für Apple-Nutzer:innen und ein Hinterradnabenschloss, das sich mit dem Fuß bedienen lässt. Diebstahlsicherung per Tracking gibt es als zusätzliches kostenpflichtiges Abo. Das Design ist minimalistisch: Informationen über Unterstützungsstufe und Ladezustand werden durch Leuchtringe an den Griffen über verschiedene Farben mitgeteilt. Per App lassen sich weitere Infos abrufen und Einstellungen vornehmen. In der Ausgabe 4.2026 wird die Radwelt smarte Elektrofahrräder genauer unter die Lupe nehmen.

www.vanmoof.com



ADVERTORIAL

SÜDTIROL? BIKEHOTELS!

29 Häuser, die wissen worauf es im Radurlaub ankommt.

Wenn Menschen tun, was sie lieben, entstehen Orte, in denen man sich willkommen und angekommen fühlt. Die BikeHotels Südtirol sind solche Orte: 29 Gastgeber, die Radfahren leben, ihre Region ganz genau kennen und ihren Rad fahrenden Gästen weit mehr bieten als nur einen sicheren Stellplatz.

Kompetenz aus erster Hand Was macht den Unterschied? Echte Expertise. Ganz gleich, ob Sie mit dem Mountainbike Single-trails fahren, mit dem Rennrad Höhenmeter sammeln, entspannt per E-Bike die Täler erkunden oder mit dem Gravel-Bike Neuland entdecken – die BikeHotels verstehen Sie.

Statt Standardantworten gibt es hier Insider-Tipps. Denn die Gastgeberinnen und Gastgeber sind ausgebildete Bike-Guides und sitzen selbst regelmäßig im Sattel. Ergänzt wird ihre Expertise durch geprüfte Qualitätsstandards: Videoüberwachte Bike-Garagen, Profi-Werkzeug, Waschplätze, Wäscheservice und ein umfangreiches Programm mit geführten Touren sind in den BikeHotels Südtirol selbstverständlich.

Südtirol: Vielfalt auf kleinstem Raum Die BikeHotels verteilen sich strategisch über das ganze Land – von den schroffen Gipfeln der Dolomiten über die mediterranen Weinberge bis hin zu legendären Passstraßen. So vielfältig wie die Landschaft sind auch die Unterkünfte: ob gemütlicher Bauernhof, charmantes B&B, Design- und Biohotels oder exklusives Luxus-Resort.

Sie eint eine gemeinsame Philosophie: Den Gästen ihren schönsten Fahrradurlaub zu ermöglichen und ihnen Südtirol kulinarisch wie kulturell näherzubringen. Dazu gehört auch nachhaltiges Wirtschaften, faire Arbeitsbedingungen und der Fokus auf regionale Produkte.

„Die BikeHotels Südtirol haben Geschichte. Das Kollektiv gibt es seit mehr als 25 Jahren – und seine Qualitätsstandards haben nach wie vor Modellcharakter“, erklärt Hotelier und Bike-Guide Lukas Terzer vom Hotel Terzer an der Südtiroler Weinstraße.

Wer ist hier richtig? Alle, die Radfahren lieben und im Urlaub Gastfreundschaft sowie Expertise schätzen und Südtirol so kennenlernen möchten, wie es nur mit dem Fahrrad geht: echt, naturnah und großartig.

Infos

Angebote und alle Mitgliedsbetriebe:
www.bikehotels.it





- ^ **Kräftiger Biss:** Bolzenschneider gehören zu den Standardwerkzeugen von Dieb:innen.
- > **Trennungsspezialist:** Gegen Winkelschleifer sind die meisten Schlösser machtlos.



VERSCHLOSSENE GESELLSCHAFT

FAHRRADSCHLÖSSER Ob Flohmarktrrad oder Luxuselektrotrrad: Ein Fahrraddiebstahl schmerzt finanziell und emotional – und er sorgt für Papierkram mit Polizei und Versicherung. Mit guten Schlössern kann man Dieb:innen das Leben aber schwer machen.

Schlösser gelten als sicher, wenn sie länger als drei Minuten Widerstand gegen Aufbruchversuche leisten. Die Polizei geht davon aus, dass sich Fahrraddieb:innen kaum länger mit einem Schloss aufhalten – die Gefahr, entdeckt zu werden, wird dann zu groß. Gleichzeitig sinkt die Wahrscheinlichkeit, das Schloss überhaupt knacken zu können, wenn man es nicht in wenigen Minuten schafft.

Schlosstypen Fahrradschlösser gibt es als Bügel-, Ketten-, Falt- oder Kabelschlösser. In jeder Kategorie gibt es sowohl sichere als auch schwächere Modelle. Sie sind auf zweierlei Weise angreifbar: entweder, indem der Schließmechanismus überwunden oder indem das Schloss zerstört wird. Gute Schlösser sind meist mit Schließzylindern ausgestattet, die nur sehr schwer und schon gar nicht in kurzer Zeit zu knacken sind. Daher konzentrieren sich

Dieb:innen fast immer darauf, das Schloss mit Bolzenschneider, Säge oder Winkelschleifer zu zerstören. Letztere sind mit Akkubetrieb recht handlich und machen fast jedem Schloss in kurzer Zeit den Garaus. Zum Glück ist das mit großem Lärm verbunden – unauffällig lässt sich ein Winkelschleifer also nicht einsetzen.

Hohe Materialqualität und -stärke machen ein Schloss sicher, aber auch schwer. Das hohe Gewicht ist unhandlich – viele Radfahrer:innen greifen daher lieber zu leichteren Modellen, meist ohne sich ihrer mangelnden Sicherheit bewusst zu sein.

Bügelschlösser Sie bieten das beste Preis-Sicherheits-Verhältnis, weil ihre Konstruktion einfach und sehr solide ist. Schon zu moderaten Preisen bieten sie hohen Schutz bei Aufbruchversuchen. Daher sind Bügelschlösser die besten Schlösser am Markt.

FAHRRÄDER CODIEREN

Die Fahrradcodierung ist zwar kein Schloss, kann aber helfen, Diebstähle zu vermeiden, weil ein gestohlenen Fahrrad mit einer Codierung schlechter zu verkaufen ist. Der ADFC bietet viele Infos zur Codierung:

www.adfc.de/artikel/fahrrad-codierung und codierung.adfc.de

Kettenschlösser Wegen ihrer Flexibilität sind sie äußerst beliebt, allerdings ist ihr Transport auch nicht ganz einfach. Häufig landen sie daher in Fahrradkörben, wo sie während der Fahrt lärmern. Es gibt auch Modelle, die sich wie ein Gürtel um die Hüfte schnallen lassen. Um Kettenschlösser zu knacken, setzen Dieb:innen Bolzenschneider ein, daher muss die Materialqualität der Schlösser sehr hoch sein. Das macht die sicheren Modelle schwer und teuer.

Kabelschlösser Sie bestehen aus einem Stahlseil mit einer Umhüllung. Bei den billigsten Modellen ist das Seil sehr dünn und wird mit einer häufig durchsichtigen Plastikhülle ummantelt, die das Seil optisch stärker wirken lässt. Es gibt Kabelschlösser auch als Spiralkabel. Sie bieten nur geringsten Diebstahlschutz. Panzerkabelschlösser sind mit Metallhüllen umgeben. Sie erhöhen den Umfang, sodass sich Bolzenschneider nicht ansetzen lassen. Bei guter Materialqualität bieten sie zudem hohen Widerstand gegen Sägen. Günstige Modelle haben aber andere Angriffspunkte, die versierte Kriminelle kennen und ausnutzen.

Rahmenschlösser Meistens sind sie im hinteren Rahmen-dreieck eingebaut, manchmal auch an der Gabel. Ein Bügel lässt sich durch die Speichen schieben und blockiert so das Rad. Da das Fahrrad mit dem Rahmenschloss nicht an einem festen Gegenstand angeschlossen werden kann, dient es vor allem als Zusatzsicherung. Manchmal kann es mit einem Kettenschloss kombiniert werden, um diesen Nachteil auszugleichen. >

Die Stahlbügel sind meist zu dick für Bolzenschneider. Hohe Materialqualität bietet Schutz vor Metallsägen, auch Wagenheber können wenig ausrichten. Lediglich gegen Winkelschleifer sind sie meist machtlos. Neue Modelle mit einer Beschichtung aus Wolfram-Carbid leisten dieser Allzweckwaffe großen Widerstand: Um sie zu zerstören, sind viel Zeit und mehrere Trennscheiben notwendig. Allerdings sind die Modelle mit bis zu 300 Euro sehr teuer.

Bügelschlösser benötigen aber viel Platz am Rad – besonders bei kleinen Rahmengrößen kann es schwierig sein, die Halterung so anzubringen, dass das Schloss beim Pedalieren nicht im Weg ist. Die Möglichkeiten, das Rad anzuschließen, verringern sich, da Bügelschlösser unflexibel sind.

Faltschlösser Weil sie sich wie ein Zollstock zusammenfalten lassen, kann man sie sehr kompakt am Rad unterbringen. Zudem sind sie aufgrund ihrer Länge flexibler als Bügelschlösser. Allerdings birgt die Konstruktion Tücken: Die flachen Streben sind mit Bolzenschneidern angreifbar, die Gelenke anfällig für Hebelwirkung. Ihre Ausführung muss deshalb sehr hochwertig sein – was den Preis in die Höhe treibt. Vergleichbar sichere Bügelschlösser sind oft günstiger.



➤ Immer feste dran:

Fahrräder müssen an stabile Gegenstände angeschlossen werden.

◀ Drahtig:

Dünne Kabelschlösser eignen sich bestenfalls zur Komponentensicherung.

➤ Kompakt:

Faltschlösser sind flexibel und gut zu verstauen.

Schließzylinder Am gängigsten sind Schließzylinder mit Pins oder Drehscheiben im Inneren. Sie zu öffnen, erfordert viel Können und Zeit. Ähnliches gilt für Zahlenschlösser: Bei einfachen Modellen kann zwar die richtige Kombination ertastet werden, allerdings geht es in der Regel schneller, das Schloss mit Gewalt zu öffnen. Bei guten Zahlenschlössern dagegen spürt man kein Einrasten. Es ist damit faktisch ausgeschlossen, die richtige Kombination zu finden.

Noch sehr neu und wenig verbreitet sind Schlösser, die sich per Fingerabdruck öffnen lassen. Auch das Öffnen per Smartphone-App ist bereits möglich. Die Sicherheit dieser Mechanismen ist schwierig einzuschätzen. Zunächst dürften sie sicher sein, es ist aber denkbar, dass Kriminelle irgendwann Wege finden, die elektronischen Schlösser auszutricksen, denn Funkverbindungen wie Bluetooth sind potenziell anfällig für Manipulation.

Alarm Fahrradschlösser mit eingebautem Alarm können Diebe abschrecken. Bei Berührung geben sie meist erst einen Warnton von sich, bei fortdauernder Berührung lösen sie den Alarm aus, der die Aufmerksamkeit von Menschen in der Nähe wecken soll. Ist das Schloss zudem solide genug, dauert das Knacken – ertönt dann noch der Alarm, werden Dieb:innen sich kaum lange damit beschäftigen.

Kombination als Sicherheitsstrategie Wer möglichst sichergehen möchte, sollte zwei unterschiedliche Schlossarten kombinieren, zum Beispiel ein Bügel- und ein Kabelschloss. So



müssen Dieb:innen zwei Schlösser knacken, was den Zeitaufwand erhöht und unterschiedliche Werkzeuge erfordert.

Mit dem hochwertigeren Schloss muss das Fahrrad unbedingt an einen festen Gegenstand angeschlossen werden, sonst tragen Langfinger das Rad dorthin, wo sie in Ruhe die Schlösser knacken können. Für teure Fahrräder empfiehlt sich zusätzlich eine Diebstahlversicherung. Ein GPS-Tracker erhöht die Wahrscheinlichkeit, ein gestohlenen Rad wiederzufinden, falls die Schlösser doch einmal überwunden wurden.





DIE E-BIKE-VERSICHERUNG

NEU!
TÄGLICH
KÜNDBAR

**WICHTIG.
WERTVOLL.
WOW.**

Denn nur im Schadenfall zeigt sich,
wie gut eine Versicherung ist.

» DIEBSTAHSCHUTZ

» REPARATURSCHUTZ

» TECHNIKSCHUTZ

» PICK-UP-SERVICE

» VERSCHLEISS
(NUR BEI NEUEN E-BIKES)

» WELTWEITER
VERSICHERUNGSSCHUTZ*

Übrigens: Wir versichern auch Fahrräder.

TÜV SAARLAND **SEHR GUT**

Kundenurteil

12/2024 TÜV-Saarland/SC40398

Kundenzufriedenheit

★★★★★

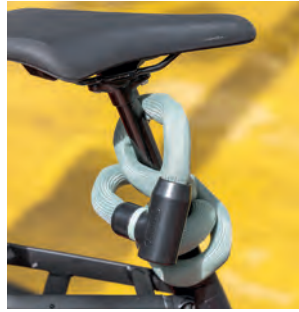
4,8 Google Durchschnittsbewertung

Stand Februar 2025

WWW.ENRA.EU

*Die Versicherung gilt in Deutschland sowie bei vorübergehendem Aufenthalt weltweit. Pick-Up-Service nur innerhalb der geografischen Grenze Europas.

- ◀ **Öffnen per App:** Manche Schlösser lassen sich mit dem Smartphone bedienen.
- ▶ **Fest umschlungen:** Ungewöhnliche Schloss-Materialien wie Textilien erhöhen den Aufwand beim Knacken.
- ✓ **Angekettet:** Rahmenschlösser schließen nur ab, nicht an – manche Hersteller bieten deshalb zusätzliche Ketten an.



Preise Gute Bügelschlösser gibt es ab etwa 50 Euro. In Sachen Aufbruchssicherheit kommen Ketten- und Kabelschlösser nicht an die Bügel heran, können aber trotzdem hohen Schutz bieten. Dann steigt der Preis, mindestens 60 Euro muss man dafür investieren, eher mehr. Die Hersteller haben meist eine eigene Sicherheitsskala. Hier sollte man Modelle aus dem oberen Bereich wählen. Zur Orientierung bei der Schlossauswahl helfen auch Tests der Stiftung Warentest.

Einige Versicherungen empfehlen ebenfalls Schlösser. Wer sein Rad dort versichert hat, sollte seine Schlösser nach deren Vorgaben wählen, um im Ernstfall den Schaden ersetzt zu bekommen.

Pflege Der Schließmechanismus von Fahrradschlössern muss gelegentlich geschmiert werden. Wer zu lange wartet, riskiert, dass sich das Schloss eines Tages nicht mehr öffnen lässt. Im Winter können schlecht geschmierte Schließzylinder einfrieren, sodass man zum Enteisierungsspray greifen muss.

Häufig wird Graphitschmierstoff für Schließzylinder empfohlen, denn er soll schmieren, ohne Schmutz anzuziehen. Dennoch raten viele Schlosshersteller davon ab, da Graphit verklumpen und den Mechanismus blockieren könne. Herkömmliches Öl, das auch für Fahrradketten genutzt wird, ist ebenfalls nur bedingt geeignet, da Staub und Schmutz daran kleben bleiben.

Ideal sind Trockenschmierstoffe: Sie werden wie Öl angewendet, die flüssigen Bestandteile verdunsten danach und hinterlassen einen Schmierfilm, an dem wenig bis nichts haften bleibt. In der Realität dürfte dennoch häufig Öl zum Einsatz kommen. Wird das Öffnen und Schließen zäh, kann man die Mechanik mit einem Reinigungsspray wie WD-40 behandeln und anschließend neu schmieren.

René Filipppek

TIPPS UND INFOS

www.adfc.de/diebstahl

TO THE END of THE EARTH



Wir bieten Radreisen von zwei Wochen bis zu fünf Monate an.
Entdecken Sie mit uns mehr als 80 Länder mit Reiseleitung und Begleitbus.

TDA.BIKE/RADWELT

**TRAUMHAFT
RADREISEN
WERDEN WAHR**



Win starten im dem Frühling

FAHRRADCHECK Die ersten Sonnenstrahlen kitzeln auf der Nase! Die perfekte Zeit, um mit dem Rad los zu flitzen. Vor dem Start solltest du dein Rad einmal durchchecken. Die Ritzelbande zeigt dir, wie es geht. Mit ein bisschen Putzen und Schrauben wird dein Fahrrad frühlingsfit.

Glanz-Test

Zuerst geht es dem Dreck an den Kragen: Schnapp dir einen Eimer mit warmem Wasser, einen Schwamm und etwas Spülmittel, um den Winterschmutz richtig abzuwaschen. Glänzt dein Rad, kannst du viel besser sehen, ob der Rahmen, die Gabel oder der Sattelbezug kleine Risse haben. Trockne das Rad mit einem Tuch ab. Fällt dir ein Schaden auf oder bist du dir nicht ganz sicher, frag deine Eltern oder in einem Fahrradgeschäft.



Luft pumpen

Drück mal kräftig auf deine Reifen. Sind sie schlapp? Dann musst du pumpen. Mit einer Standpumpe geht das leicht und die Druckanzeige zeigt dir den Druck im Reifen an. Wie viel Luft in den Reifen kommt, steht meistens klein in der Maßeinheit bar oder psi an der Seite des Fahrradmantels. Wenn der Reifen direkt wieder platt wird, hat der Schlauch wohl ein Loch. Dann musst du ihn flicken oder austauschen.

Kettenöl

Dann nimmst du dir die Kette vor: Stelle dein Fahrrad auf den Kopf. Mit einem alten Lappen kannst du die Kette säubern. Dabei hältst du mit der einen Hand das Tuch fest an die Kette und drehst mit der anderen Hand die Pedale. So streifst du altes Öl und Schmutz ab. Damit nichts quietscht, trägst du Kettenöl auf – nimm kein anderes Öl (z. B. Speiseöl), das verklebt und verharzt die Kette. Kleiner Tipp: Halte den Lappen beim Ölen unter die Kette, dann kleckert kein Öl auf die Felgen. Lass es einwirken und fahr ein paar Runden um den Block, dann wischst du die Kette ab, damit am überschüssigen Öl kein Dreck haften bleibt.



In einer Fahrrad-Selbsthilfe-Werkstatt kannst du dein Rad selbst reparieren. Dort gibt es Werkzeuge und Ersatzteile. Und wenn du Unterstützung brauchst, ist jemand da. Die Werkstätten sind meist gemeinnützig organisiert. Es gibt sie vom ADFC und anderen Vereinen oder sie sind Stadtteilprojekte. Sie finanzieren sich durch Spenden oder geringe Nutzungsgebühren, damit Reparaturen für alle bezahlbar sind. Oft gibt es Extra-Termine für Kinder und Jugendliche. Schau doch mal, ob es bei dir in der Nähe so eine Werkstatt gibt.



Bremsen

Quietscht oder schleift etwas? Oder kannst du die Bremshebel ganz ohne Widerstand bis zum Griff ziehen? Dann sind die Bremsklötze verschlissen und müssen ausgetauscht werden. Vielleicht helfen dir deine Eltern, Menschen aus der Nachbarschaft oder Freund:innen dabei.

Schrauben-Check

Wenn etwas klappert, sind wohl Schrauben locker, vielleicht am Fahrradständer oder an den Schutzblechen. Teste alle Schrauben und nutze dafür Inbus- und Ringschlüssel. Um zu testen, ob der Lenker fest ist, klemmst du das Vorderrad zwischen die Beine und bewegst ihn hin und her. Wenn der Lenker wackelt, zieh ihn mit dem Inbusschlüssel fest. Genauso testest du den Sattel. Falls du im Winter gewachsen bist, stell den Sattel etwas höher.



Licht

Funktionieren Vorder- und Rücklicht? Wenn nicht, prüfe, ob alle Kabel unbeschädigt und fest mit dem Dynamo und den Lampen verbunden sind. Batteriebeleuchtung musst du regelmäßig laden oder Batterien tauschen. Wenn alles leuchtet und auch die Reflektoren an Speichen und Pedalen heil und sauber sind, ist dein Fahrrad startklar.



Fahrrad-Frühlings-Checkliste

- ☐ Fahrrad gründlich putzen
- ☐ Rahmen und Gabel auf Risse checken
- ☐ Kette säubern und ölen
- ☐ Reifen aufpumpen
- ☐ Bremsen testen
- ☐ Schrauben an Lenker und Sattel prüfen
- ☐ Sattelhöhe richtig einstellen
- ☐ Licht und Kabel kontrollieren
- ☐ Reflektoren sauber machen oder ersetzen

VON Yvonne

BETREFF **Leserbrief zu Verhalten von Radfahrenden**

Wenn Menschen eine Situation als gefährlich empfinden, dann „dürfen“ sie das und müssen sich nicht mit Statistik erklären lassen, dass ihr Gefühl falsch ist. Den Absender:innen ging es eben nicht um Zahlen, sondern um ihr Empfinden. Und das wird nicht durch Statistiken bestimmt, auch nicht nur durch die Anzahl schwerer Unfälle, mit denen hier argumentiert wird, sondern durch das, was sie jeden Tag auf der Straße erleben, wenn sie mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind.

VON Kristina

BETREFF **Familienlogistik**

Erstmal ein großes Dankeschön, dass ihr mit eurer Zusammenstellung über die verschiedenen Transportmöglichkeiten von Kindern auf dem Rad einmal mehr gezeigt habt, dass man (meistens) kein Auto braucht. Besonders gefreut hat mich die Erwähnung des Stufentandems Pino von Hase Bikes. Dieses Rad fahre ich selbst seit viereinhalb Jahren, wenn auch ohne eigene Kinder, nur mit Erwachsenen oder als Lastenrad. Es ist klar, dass bei so vielen vorgestellten Möglichkeiten nicht genug Platz für alle Details ist, aber die Darstellung gemeinsam mit einem herkömmlichen Tandem zusammen, wird dem Pino nicht gerecht. Es heißt bei den Nachteilen: „Kind muss sicher Rad fahren und sich auf dem Sattel halten können“. Das Kind sitzt auf dem Pino eben nicht im Sattel, muss sein Gleichgewicht nicht halten können und dank des Freilaufs nicht mal mittreten. Das Pino lässt sich auch wunderbar alleine fahren und kann ein anderes Fahrrad ohne Probleme ersetzen.

VON Dieter

BETREFF **ADFC-Newsletter im Dezember**

Vielen Dank, für meinen 1. Newsletter. Das hat mir sehr gut gefallen! Ich hoffe, dass sich hier in Echzell auch mehr Leute für einen vernetzten Radverkehr begeistern werden.

SCHILDERWALD

Darf ich – oder darf ich nicht?



Werner Linden



Benjamin Vauteck

Kuriose Schilder gesucht

Bei seltsamen oder unsinnigen Verkehrsschildern oder -situationen Kamera zücken und die Bilder an radwelt@adfc.de schicken. Danke!

SOCIAL MEDIA-BLICKWINKEL



Betty zum Tag des Ehrenamts

Ich verdanke euch eine Fahrrad-Codierung und bin sehr dankbar dafür! 🍀🍀



Frank zum Tag des Ehrenamts

Danke, lieber ADFC, für euer großartiges Engagement. Ihr sorgt dafür, dass künftig noch mehr Menschen mit Leidenschaft, Freude und Begeisterung sicher mit dem Fahrrad fahren. Vielen Dank euch und allen, die eure Arbeit tagtäglich ehrenamtlich unterstützen.



Ingrid zu AfricroozE Uganda

Ein tolles Projekt. 🍀🍀🍀🍀🍀



Eva zu Gesundheitseffekten

Beim Radfahren räume ich meine Gedanken auf. Als Projektleiterin möchte ich diese Zeit nicht missen – morgens zum Einchecken: Was muss heute wo angestoßen werden? Abends zum Auschecken: Was lief gut, was weniger? Radfahren ist für mich Therapie.



Christian zu Radschnellwegen

Ich habe den abgebildeten Radschnellweg vor der Nase. Die Dinger sollten verboten werden. Die machen süchtig. Man fährt ja bald nur noch mit dem Fahrrad. 😊



Arne zu Akkuleuchten

Ich suche ja schon lange nach Fahrradlichtern, die per Induktion aus Speichen-Magneten mit Energie versorgt werden. Das wäre eine gute Option für Kinderfahrräder, die leider selten mit Nabendynamo angeboten werden.

VON Tobias

BETREFF **Gepäckträgerverlängerung als Lösung**

Das Thema Familienlogistik ist immer top und hat eine jährliche Bearbeitung verdient. Einen Hinweis möchte ich gerne geben: Kindersitze, die am Sattelrohr befestigt werden, nehmen den Platz für Gepäcktaschen weg – und einen Rucksack möchte man seinem Kind auch nicht ins Gesicht drücken. Eine Gepäckträgerverlängerung war für mich die Lösung.

VON Irma

BETREFF **Dank an das gesamte Team**

Ihr macht so gute Arbeit. Ich wünsche allen alles erdenklich Gute für die Feiertage und besonders für 2026. 🍀🍀🍀

VON Aron

BETREFF **ADFC-Newsletter im Dezember**

Ich will auch Danke sagen! Jeder hat unterschiedliche Bedürfnisse. Eine gute Beleuchtung fürs Fahrrad finde ich auch ohne den ADFC. Genauso wie eine schöne Radtour. Aber knallharte Lobbyarbeit, dafür brauche ich den ADFC! Das kann ich nicht alleine. Bitte weitermachen und nicht unterkriegen lassen.

VON Roland

BETREFF **Keine Beschränkung**

Ich habe mich sehr gefreut, dass ihr euch in der Radwelt 4.2025 dem Thema „Moderne Familienlogistik“ angenommen habt, denn allzu oft ist die Problematik des Kindertransports noch der Grund, doch wieder das Auto zu nehmen. Es gibt bei 2- und 3-rädrigen Lastenrädern vom Gesetzgeber keine Alters- oder Gewichtsbeschränkung für die Passagiere. Wenn die Lastenräder dafür gebaut sind und über entsprechende Sitze verfügen dürfen auch größere und ältere Kinder im Long John oder Dreirad mitgenommen werden, so der Hersteller dies freigibt.

Anmerkung der Redaktion: Die Angabe zum Maximalgewicht und -alter von Kindern in 2- und 3-rädrigen Lastenrädern ist tatsächlich fehlerhaft. Wer Kinder in Lastenrädern transportieren will, muss in die Bedienungsanleitung schauen, ob der Hersteller hier Beschränkungen für das Gewicht der Passagiere auferlegt.

VON Michael

BETREFF **Tandemkupplung**

Vielen Dank für die wieder sehr abwechslungsreiche Ausgabe der Radwelt 4/2025. Zwar habe ich keine Kinder mehr auf dem Fahrrad mitzunehmen, mir ist aber auf Seite 25 etwas aufgefallen. Zur Tandemkupplung (und anderen Systemen) hatte ich mich vor einigen Jahren mit mehreren Fahrradhändlern unterhalten. Zwei von ihnen wurden bei dem Thema sehr ernst. Diese seien nicht sicher, weil das Verhalten der Kinder auf ihrem angehängten Rad, das Verhalten der Eltern (Bremsmanöver, Bordsteine, Kurvenfahrten, nachlässige Montage) zu Unfällen geführt habe, die es bei anderen Systemen nicht geben könne.

VON Klaus

BETREFF **Prima Zeitung**

Finde die Zeitung prima. Danke auch für sozialen Mitgliederbeitrag.



AN DEN ADFC

Über verschiedene Medien erreichen uns täglich wertvolle Anregungen und Kommentare zum ADFC oder zur Radwelt. Beachtet werden sie alle, auch wenn wir nicht alle beantworten können. Einen kleinen Teil können wir veröffentlichen, müssen aber oft kürzen, damit möglichst viele Menschen zu Wort kommen.

ADFC, Zimmerstraße 26/27, 10969 Berlin,
E-Mail: radwelt@adfc.de

HP VELOTECHNIK

Reise-Trike Scorpion fx 26

Bis zu 63 kg Zuladung in 9 Taschen

Der Gepäck-Champion

Fordern Sie gleich Ihr Liegerad-Infopaket an:
www.hpvelotechnik.com • 061 92 / 97 99 20

Hanseline®

Mit Hanseline saust die Maschine seit 1947.

Besuchen Sie uns auf der **EUROBIKE 2025**
Halle 12.1 Stand A26

www.hanseline.de

Individuelle und geführte Radreisen

Baltikum • Polen
Albanien • Montenegro
Georgien • Schweden
England • Vietnam

Schnieder REISEN

schnieder-reisen.de
+49 40 3802060

Belvelo

E-Bike-Reisen weltweit

Europa • Afrika • Asien
Amerika • Down Under

Marken-E-Bikes
vor Ort inklusive

Höchstens 14 Gäste
plus Reiseleitung

Katalog für 2026 • 2027:
030 786 000-124
belvelo.de • info@belvelo.de

Sausewind

Lust auf sorglosen, klimafreundlichen Aktivurlaub?

... auf Radeln an der frischen Luft mit netten Gästen?

Da sind Sie bei uns genau richtig!

- klimafreundliches Unternehmen
- Organisation geführter Radreisen seit fast 40 Jahren
- Transport des eigenen Rades im Spezialanhänger
- Leihräder

Besuchen Sie unsere Homepage!

Sausewind Oldenburg GmbH
Meeschweg 9
26127 Oldenburg
Fon: 04 41 / 9 35 65-0
info@sausewind.de
www.sausewind.de

Estland per Rad entdecken!

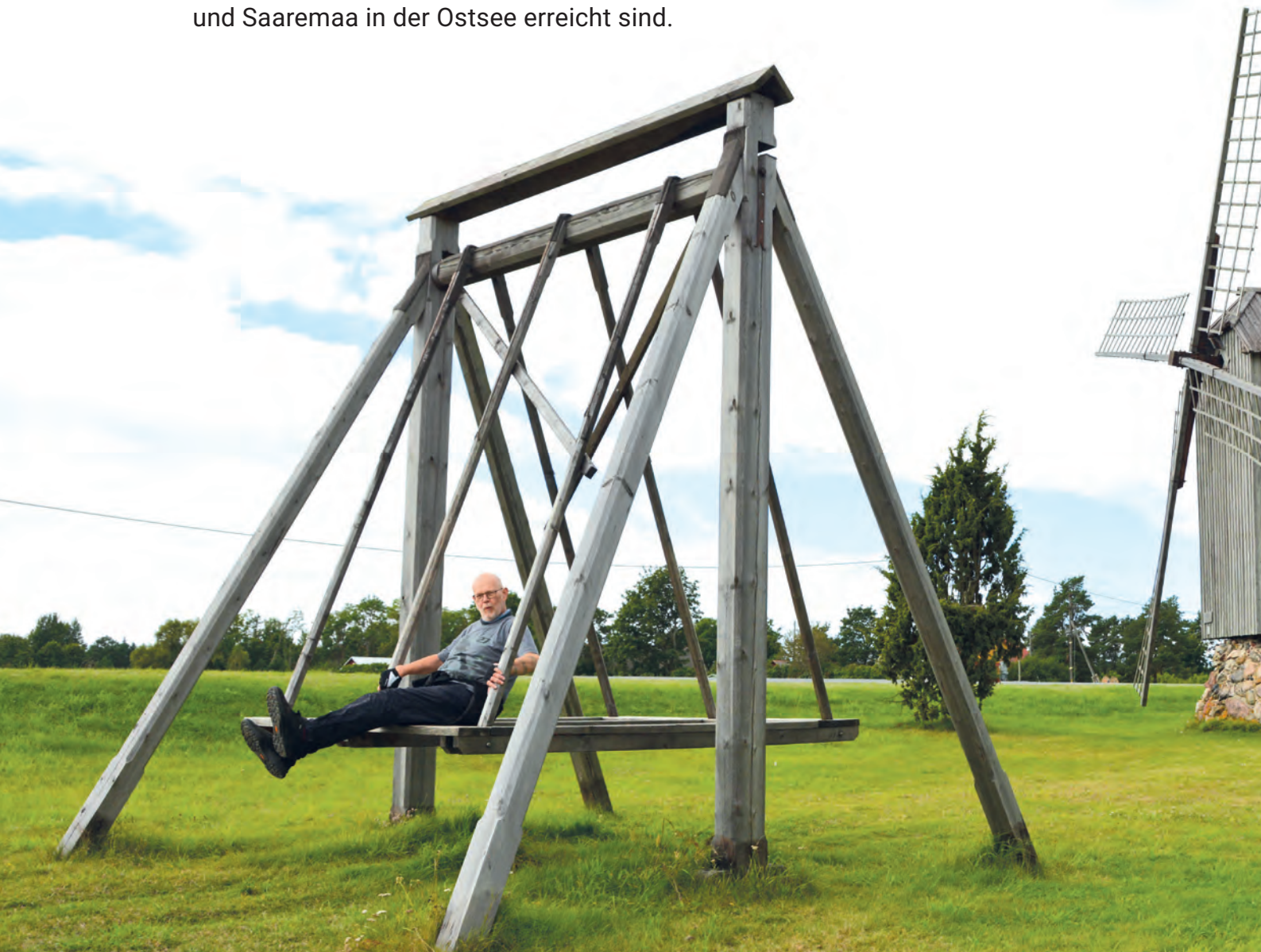
Geführt oder individuell

Schnieder REISEN

schnieder-reisen.de
+49 40 3802060

SCHAUKELN, SAUNEN, SINGEN

ESTLAND Die Radtour führt ab Tallinn etwa 300 Kilometer durch Estland: Teils geht es auf kleinen Landstraßen, teils auf Eurovelo-Routen entlang, bis die Inseln Hiiumaa und Saaremaa in der Ostsee erreicht sind.





- ^ Tallinns Altstadt.
- < **Schaukeln und Windmühlen:**
typisch für Estland.
- > **Im Süden** der Insel
Hiiumaa.



Fotos: Judith Weibrecht

Tere, Tallinn! Hallo, Tallinn! Was für eine Wucht: Da vorne steht die Dicke Margarethe – ein mächtiger Wehrturm mit 25 Metern Durchmesser. Er sieht wie eine dicke, gutmütige Bäuerin aus – daher der Name. Tallinn ist auch eher gemütlich. Zwar flitzen auf den Radwegen Scooter und Fahrräder nebeneinander her, doch in der gesamten Altstadt ist fast überall Kopfsteinpflaster verlegt, zudem ist sie Fußgängerzone. An deren Rand steht ein mächtiger Kasten: das Hotel Viru. „Es war das erste und einzige Devisenhotel zu Zeiten der UdSSR und damit eine Art ‚Tor zum Westen‘“, sagt Volker Röwer, der uns durch die Stadt führt. In der 21. Etage war eine Abhörabteilung des KGB untergebracht. Sie wurde fluchtartig verlassen, als Estland 1991 unabhängig wurde. Zurück blieben u. a. besonders dicke Teller, in denen Mikrofone versteckt waren.

Tallinn war im Mittelalter eine Hansestadt und hatte einige Privilegien, die die Stadt reich machten. Drei der vier Stadttore und die Stadtmauer stehen bis heute. Die mittelalterliche Stadt mit ihren spitzgiebeligen Häusern wurde zum UNESCO-Welterbe erklärt.

Wir gehen durch den Katharinengang. Hier betreiben Frauen, die Mitglieder der Katharinengilde sind, Läden und Werkstätten. „Die Kunsthandwerkerinnen kannten sich aus der Kunstakademie und wollten das Geschäft nicht chinesischen Kitschläden überlassen“, sagt Volker. Sie bieten Glas- und Töpferwaren, Wollsachen und Gemälde an. Wir spazieren über den Rathausplatz und betrachten das Haus der Großen Gilde, in dem bis 2027 die Ausstellung „Vom Glanz der Hanse“ zu sehen ist. Weitere Stationen sind die Heilig-Geist-Kirche mit Sonnenuhr und das Haus der Bruderschaft der Schwarzhäupter, das nach dem Hl. Mauritius benannt wurde. Der Bruderschaft konnten nur unverheiratete Kaufmannsgesellen beitreten. Sie hatte vor allem gesellige Zwecke, im Ernstfall verteidigten die Schwarzhäupter aber auch die Stadt. Der spitze Turm der Oiaikirche, das größte mittelalterliche Gebäude der Stadt, sollte die Domherren an die Macht der Kaufleute erinnern und diente Seefahrenden zur Orientierung. Die Aussichtsplattform ist nach 232 Stufen erreicht. >

ESTLAND Kompakt

Information

www.visitestonia.com

An- und Abreise

Bahn mit Fahrradmitnahme bis Lübeck-Travemünde: www.bahn.de. Ab hier zum Skandinavienkai, Terminal und Fähre nach Helsinki mit Fahrradmitnahme: www.finnlines.com, Fähre ab Helsinki nach Tallinn, z. B. www.tallink.com (Fahrradmitnahme 5 Euro)

Literatur und Karten

Anna Kaminski: Estland Lettland Litauen, Lonely Planet, ISBN 978-3-575-01160-2, 25,95 Euro

Bikeline-Radtourenbuch Europa-Radweg Eiserner Vorhang
Finnland Ostseeküste Baltikum, Esterbauer Verlag,
ISBN 978-3-85000-737-5, 16,90 Euro

Touristinformationen haben gute kostenlose Karten mit eingezeichneten Radwegen, z. B. in Hiiumaa, Saaremaa oder Tallinn

Gefahrene Etappen

Tallinn – Padise, 66 km

Padise – Haapsalu, 57 km

Haapsalu – Kärdla (Hiiumaa), 67 km (davon einige Kilometer per Fähre)

Kärdla – Käina – Südspitze, Rundkurs auf der südlichen Halbinsel
Kassari – Orjaku – Sõru, 64 km

Leisi (Saaremaa) – Kuressaare (Saaremaa), 52 km

Fahrrad mieten

Citybike, 33 Vene tänav, 10123 Tallinn Harju maakond,
<https://citybike.ee>



Trotz UNESCO-Altstadt: Tallinn ist auch eine der modernsten Städte der Welt. Wir spazieren in das hippe Szeneviertel Telliskivi Creative City. In den Hallen, in denen früher Züge repariert wurden und sich Gießereien befanden, sind heute das Fotografiemuseum sowie schicke Cafés und Restaurants untergebracht. Die Markthalle und der Bahnhof sind gleich um die Ecke.



^ Ostsee im Norden Saaremaas bei Triigi.

Wald und Einsamkeit Da der Himmel seine Schleusen allzu weit geöffnet hat, können wir die Bahn, aufgrund ihrer Farbe Karotte genannt, gleich am nächsten Morgen genießen: Fahrradmitnahme kostenlos, Räder ebenerdig reinschieben, Platz nehmen, pünktlich losfahren und ankommen!

Auf der ersten Etappe passieren wir den Keila-Wasserfall und den ehemaligen Rummu-Steinbruch, der inzwischen vollgelaufen ist und türkis schimmert. Daneben steht das ehemalige Gefängnis, dessen Insassen bis Ende 1991 den Kalkstein mit Spitzhacken abbauen mussten. In Padise besuchen wir das ehemalige Zisterzienserkloster aus dem Jahr 1317. Der Bürgermeister von Riga erhielt 1622 das Kloster und ließ nebenan ein Gutshaus bauen, später wurde ein weitläufiger Park angelegt.

Manchmal radeln wir den ganzen Tag nur durch Wald und Einsamkeit, da ist die Freude über eine kleine Ortschaft mit einem Laden groß. An Kreuzungen ziehen wir ebenfalls gerne die Bremsen: Oft gibt es auch hier einen Laden, um sich mit Wasser und Essen einzudecken.

Volkssport Kiiking Immer wieder sehen wir riesige Schaukeln. Das Schaukeln gehört zur estnischen Kultur und wird Kiiking genannt. Es gibt sogar Meisterschaften. Eine weitere Tradition ist die der estnischen Rauchsauna. Sie zählt zum immateriellen Weltkulturerbe. Der Legende nach existiert sie seit Anbeginn der Zeit und hat auch eine Seele – wie eigentlich alles hier. Tritt man ein, begrüßt man die Sauna. In ihr werden Krankheiten geheilt, Kinder geboren und Verstorbene gewaschen. Sie ist ein heiliger Ort.

Am nächsten Tag fahren wir 60 Kilometer durch Wald – aber von den 10.000 Elchen in Estland keine Spur, auch nicht von Bären. Dafür tauchen immer wieder mitten im Nichts Bushaltestellen auf.

In Linnamäe biegen wir auf die EuroVelo 13 ab, erreichen Haapsalu und die Ostsee. Peter Tschaikowski, dem russischen Komponisten, gefiel der Ort mit den Jugendstil-Villen aus der Zarenzeit. Er komponierte hier 1867 die 6. Sinfonie („Pathétique“). Mitten in Haapsalu steht eine mächtige Burg, in deren Mauern heute ein Rockfestival stattfindet. Der „Kuursaal“ ist eine verzierte Holzvilla von 1898. Da Haapsalu ein Ferienort des russischen Zaren war, gibt es einen 1906 erbauten Bahnhof, der den längsten überdachten Bahnsteig Estlands hat. Er ist genauso lang, wie der Zug der Zarenfamilie war – und weil hier nun das estnische Eisenbahnmuseum ist, kann man alte Dampfloks und Züge bewundern.

Hiiumaa Vom Fährhafen Rohuküla schippern wir über die ruhige See auf die Insel Hiiumaa, wo es noch ruhiger wird: Hunde, die nicht bellen, Kühe, die nicht muhen. Nur Vogelgezwitscher ist zu hören und



^ **Kirchenruine** auf Hiiumaa.

> **Kuursaal** in Haapsalu.



ein Klatschen, wenn Kormorane auf der Jagd ins Wasser abtauchen. Wir bewundern einige Ansammlungen von Briefkästen, die zeigen, dass die Insel besiedelt ist. Und wir entdecken die ein oder andere Überraschung: wie die Kirche von Pühelva, wo wir deutsch beschriftete Grabsteine wie den von Sophie Ungern-Sternberg finden.

Vorbei am alten Inseltschulhaus und einer Windmühle landen wir schließlich in Kärdla mit seinem kleinen Hafen und dem bemerkenswerten Heimatmuseum im reetgedeckten Langhaus.

Inselwelten Wir biegen von der EuroVelo-Route ab, fahren quer über das Eiland, sehen ab und zu eine Riesenschaukel oder ein hübsches Moos, wie Landhäuser genannt werden. Bussi bedeutet übrigens Bus, Menüü und Kuursaal sind klar und tere heißt Hallo. Oft sprechen die Menschen Deutsch. Als wir an einem Foodtruck kein Wort begreifen, hilft uns eine Frau beim Bestellen.

Es lohnt sich, die Augen offenzuhalten, denn mit einer Lavendelfarm haben wir hier nicht gerechnet. Spannend ist auch die Wollfabrik Vämla, in der noch mit alten Maschinen gearbeitet wird. Im Süden Hiiumaas liegt Kassari. Früher war sie eine Insel in der Väinameri-See, doch mit dem Inselstatus war es vorbei, als man Kassari und Hiiumaa mit Dämmen verband. Die fest installierten Liegestühle am Wasser können nur eines bedeuten: Hier macht man Pause.

Im Fährhafen von Sõru nehmen wir die Fähre nach Saaremaa, der größten Insel Estlands. Am Abend sitzen wir vor unserem Glamping-Zelt und blicken in den wundervollen Sonnenuntergang über der baltischen See – in aller Stille. Am nächsten Morgen glänzen die vom Tau benetzten Spinnweben im Sonnenlicht, auf dem Wasser treibt ein Schwanenpaar mit einem Jungschwan im Schlepptau.

„Eigentlich ist Saaremaa ja die Kranich-Insel“, sagt Kristina, die uns durch Kuressaare (Arensburg) führt. Kristina zeigt uns die Bischofsburg, die zwei mächtige Türme hat. In einem soll es eine

Löwengrube gegeben haben. „Es hieß früher: Wenn du etwas Schlechtes machst, kommst du ins Burgverlies in die Löwengrube“, sagt Kristina. Im dickeren Turm gab es einen inneren Turm, in dem sich der Bischof bei Belagerungen verbarrikadierte. Im dünneren Turm ist heute eine Ausstellung über die Sowjetzeit Estlands zu sehen. Hier war die westlichste Küstenlinie der Sowjetunion. Selbstständig wurde Estland 1991 durch die sogenannte „Singende Revolution“. Esten und Estinnen sangen in ihrer Sprache, obwohl es verboten war. Der Gesang ist fest in der estnischen Kultur verankert: Alle fünf Jahre findet in Tallinn das große Sängerfest statt.

Mit Kristina laufen wir weiter durch die Stadt. Sie deutet auf verschiedene Kirchen: Es gibt sie, obwohl in Estland mit fast 60 Prozent die meisten konfessionslosen Menschen der EU leben. „Wir glauben aber an die Natur!“, sagt Kristina.

Am Abend besuchen wir Saaremaa Veski, ein Lokal in einer Holländer-Windmühle von 1899. Gastwirt Kaupo Pastak brennt fruchtige Liköre und Schnäpse. Er kann zu jeder enthaltenen Beere eine Geschichte erzählen. Wir stoßen an. „Terviseks!“, sagt Kaupo. Auf Estland also!

Judith Weibrecht

FAZIT

Estland hat viele, meist asphaltierte Radwege. Auch abseits der Eurovelo-Routen lässt es sich auf den kleineren Landstraßen gut radeln, da es kaum Autoverkehr gibt. Aitäh, danke, Estland!

30 Jahre
EUFAB
Fahrradträger

Die neuen Fahrradträger der EUFAB **PROBC** Serie

REISE + CAMPING
25.02.-01.03.2026
Messe Essen
Wir stellen aus!
Halle 3 A28

ICH STEH' AUF EUFAB.

EUFAB
TRÄGT DEIN FAHRRAD

auch für Wagen mit großer Heckklappe

www.eufab.com



EUROPA PER RAD

Europa hat Radreisenden viel zu bieten: Fjorde im Norden, Mountainbikerouten in den Niederlanden, Bahntrassen in Katalonien und vieles mehr. Ein paar Inspirationen für den Urlaub mit dem Rad!

Telemarkkanal

NORWEGEN Die Kanalroute in Südnorwegen führt von Larvik über Skien und Dalen bis Rjukan oder alternativ bis Geilo und ist 466 Kilometer lang. Telemark liegt in der Mitte des Landes, eingebettet zwischen einem Hochgebirgsplateau und nordischen Wäldern. Einst war es industriell geprägt: Wasserkraft und Holzhandel brachten im 19. und frühen 20. Jahrhundert Wohlstand und Arbeitsplätze in die Region. Heute ist es ruhig und ländlich. Der historische Telemarkkanal ist über 105 Kilometer lang, wurde 1892 fertiggestellt und nach Abschluss der Bauarbeiten als „achtes Weltwunder“ bezeichnet. Er verbindet Skien mit Dalen und hat 18 Schleusen, um Schiffe und Boote auf über 72 m ü. d. M. zum See Flåvatn anzuheben. Die Radroute zeigt mehr als den Kanal und führt durch Wälder, Täler und über

sanfte Hügel. Auch traditionelle Dörfer liegen an der Route, die aus asphaltierten Straßen und Schotterwegen besteht.

Wer sich nicht selbst kümmern will, kann bei Bike Tours Norway vier Tage und drei Nächte von Lunde bis Dalen buchen: Übernachtungen werden in komfortablen, fahrradfreundlichen Einrichtungen organisiert. Reiseverlauf, Empfehlungen und GPS-Routen gibt es vorab:

<https://biketoursnorway.com/de/>

Weitere Infos:

www.visitnorway.de,

<https://tinyurl.com/radwelt-norwegen>



^ >

Der Telemarkkanal
und sein Passagierschiff,
die MS Henrik Ibsen.



Achterhoek & MTB

DAS ANDERE HOLLAND: MOUNTAIN-BIKING Die Region Achterhoek hat kilometerlange, gut ausgebaute Rad- und Wanderwege. Das Gebiet „neben Bocholt“ bietet eine vielseitige Landschaft mit Windmühlen, Kunstobjekten, Weinbergen und Landgütern. Hier gibt es auch ein abwechslungsreiches Angebot an ausgeschilderten MTB-Routen mit verschiedenen Schwierigkeitsgraden, von denen viele erst kürzlich erneuert und erweitert wurden. Mit der kostenlosen App „Achterhoek Routes“ lassen sich die Strecken leicht finden. Eine Übersicht der Mountainbike-Routen im Achterhoek gibt es auch online.

<https://tinyurl.com/radwelt-mtb-holland>

Dänischer Sund



Limfjordmuseum in Løgstør.

LIMFJORDROUTE Wer den Limfjord, der ein Sund ist, komplett umrundet, hat mehr als 600 Kilometer in den Beinen und eine der schönsten Landschaften Dänemarks gesehen. Der lange Sund im Norden Dänemarks liegt zwischen der Halbinsel Jütland und der Insel Vendsyssel-Thy. Die Region bietet eine einzigartige Vogelwelt, kleine Inseln und schöne Strände. Auch wer sich für Kunst, Kultur, Geschichte und Gastronomie interessiert, wird nicht enttäuscht sein.

Die zwölf Etappen zeigen u. a. Gräber aus der späten Eisenzeit und der Wikingerzeit in Lindholm Høje. Im Steinzeitzentrum Ertebølle können Besucher:innen sich im Jagen, Segeln und Feuersteinklopfen üben. Hals ist mit seiner Stadtmauer aus dem 17. Jahrhundert und schönen Stränden eine Pause wert,

ebenso wie Aalborg mit historischem Museum und neuer Hafenfront. Wer abkürzen will, überquert die Limfjordbrücke. In Løgstør befindet sich das Limfjord-Museum, dessen historische Boote von der UNESCO als lebendiges Kulturerbe ausgezeichnet sind. In der Nähe liegt das Wikingerschloss Aggersborg von König Harald Blauzahn, das im Jahr 980 erbaut wurde. Auch die Inseln im Limfjord sind sehenswert: Für ist wegen seiner dramatischen Landschaft mit der steilen Moler-Klippe einen Besuch wert. In Lihme steht eine der ältesten Kirchen Jütlands. www.visitdenmark.de

Der Radreiseblog „Ab aufs Rad“ hat eine „Reiseanleitung“ mit vielen Tipps: <https://tinyurl.com/radwelt-blog-limfjord>

Portugal mit Porto

SPORTLICHE PAUSCHALE Mit Radreiseveranstalter Eurobike das Douro-Tal von Bragança nach Porto erleben: Die sportliche Reise mit täglichen 60-Kilometer-Etappen hat ein hügeliges Terrain mit teils steilen Anstiegen und führt durch mittelalterliche Dörfer, Olivenhaine und Weinterrassen. Es geht entlang des Flusses Douro. Höhepunkte sind u. a. Besuche in Torre de Moncorvo und Pinhão, eine Portweinprobe sowie eine Schifffahrt von Peso da Régua nach Porto inklusive Mittagessen. Panoramastraßen und spektakuläre Abfahrten eröffnen immer neue Ausblicke. Die letzte Etappe bietet vom Schiff aus eine neue Perspektive. Buchbar zwischen 14.03. und 23.10.2026 ab 949 Euro (Saison 1) pro Person. www.eurobike.at



Douro-Tal mit Weinbergen.

REISETICKET

Bodensee-Rhein-Delta bei Bregenz.



+++ Der internationale Rheinradweg EuroVelo 15 verläuft nun auch durch Vorarlberg: von Liechtenstein durchs Vorarlberger Rheintal bis zum Bodensee. Von hier führt die EuroVelo 15 weiter bis an die Nordsee – sie geht durch sechs Länder. www.vorarlberg.travel



+++ Die Schelde führt von Frankreich nach Belgien und mündet bei Antwerpen in die Nordsee. Die etwa 180 Kilometer lange belgische Schelderoute zählt zu den Ikonenradwegen Belgiens. Städte wie Oudenaarde, Gent oder Antwerpen eignen sich als Zwischenstopps. www.radfahreninflandern.com/schelderoute



Öresundbrücke

+++ Mit einem Segelschiff über den Öresund von Kopenhagen nach Malmö, beim Segeln anpacken und zudem Rad fahren: Die Reise der Mecklenburger Radtour bietet Rundum-Verpflegung, ausführliche Routen- und Tourenpläne sowie Leihräder. Der Rad-und-Schiff-Katalog ist kostenlos erhältlich. www.mecklenburger-radtour.de



Familienspaß Bahntrassen

GRÜNE WEGE IN KATALONIEN Die Vies Verdes (Grünen Wege) verlaufen auf stillgelegten Bahnlinien und haben meist nur geringe Steigungen – es sind Wege zum Genießen und für Familien. In Katalonien ist der Frühling ideal, um die Trassen zu befahren. In der Provinz Girona gibt es die zwölf Kilometer lange Ruta del Ferro i del Carbó (Route zu Eisen und Kohle). Unterwegs kann man die Klöster von Ripoll und Sant Joan de les Abadesses besuchen, aber auch Zeugnisse der einstigen Industriekultur, etwa die Schmieden im Baix Ripollès oder die Kohleminen von Ogassa. Die einfache Tour verläuft meist entlang des Flusses Malatosca.

Auch in der Provinz Tarragona locken rund 150 Kilometer auf alten Eisenbahngleisen. Der erste Abschnitt der Via Verda de la Val de Zafán führt von Tortosa bis Benifallet. Tortosa hat eine Festung aus maurischer Zeit, von deren Burgmauern man einen weiten Blick über die Stadt und das Ebro-Tal genießt. Für Abwechslung sorgen die insgesamt 40 Eisenbahntunnel. Die zweite Etappe verläuft von Benifallet über Pinell de Brai und Santuario de la Fontcalda mit seinen Thermalquellen. An der Grenze des Naturparks Els Ports geht es bis nach Arnes. Wer mehr will, kann von hier durch das Marschland des Ebrodeltas bis nach Ruimar ans Meer fahren.

<https://tinyurl.com/radwelt-katalonien>



Pariser Charme

RADREISE MIT ELEKTROKURAD Radreiseveranstalter Die Landpartie bietet eine fünf-tägige Radreise in Frankreichs Hauptstadt an. Da Paris den Autoverkehr vielerorts zurückgedrängt hat und Radwege die Stadt durchziehen, kann man die Fülle an Sehenswürdigkeiten wie Eiffelturm, Prachtstraßen, historische Stadtviertel, weitläufige Parks

und berühmte Kirchen gut mit dem Elektro-rad erkunden. Die neue Reise „Paris – Stadt per Rad“ bietet auch einen Blick in das alltägliche Paris sowie eine Fahrt von der Hauptstadt hinaus nach Versailles.

Termine: 17.06., 01.07., 12.08. und 02.09.2026. Buchbar ab 1.675 Euro pro Person. www.dielandpartie.de

Blinken statt winken.™

Sicherheit, die man sehen kann – für alle, die Rad fahren.

Feierabend. Die Straßen sind voll. Und jetzt müssen Sie eine Hand vom Lenker nehmen, um abzubiegen.

Das heißt, kein fester Griff an der Bremse, kein sicheres Lenken. Nur ein Arm in der Luft – und die Hoffnung, dass Sie jemand sieht.

Mit dem neuen BLNKR® für das Fahrrad bleiben beide Hände am Lenker.

- ✓ **Mehr Kontrolle.**
- ✓ **Mehr Sichtbarkeit.**
- ✓ **Mehr Sicherheit.**



Jetzt entdecken auf www.BLNKR.de

BLNKR®

NACHGEFRAGT



ADFC-Qualitätsradrouten können bis zu fünf Sterne erhalten, wenn sie die Kriterien erfüllen. Wir haben bei **MICHAEL MAIER** nachgefragt, der die Sternerouten beim ADFC betreut.

QUALITÄTSSICHERUNG DURCH DEN ADFC

NEUE SERIE:
In der Rubrik
„Touren+Tipps“
stellen wir ADFC-
Qualitätsrad-
routen vor.

Wie funktioniert die Klassifizierung der ADFC-Qualitätsradrouten?

Der ADFC hat ausgebildete ADFC-Routeninspektor:innen, die die Routen in 50-Kilometer-Etappen nach einem einheitlichen Kriterienkatalog überprüfen – wenn Routen bzw. ihre Betreiber den ADFC dazu beauftragen. Bei der Bewertung von ADFC-Qualitätsradrouten legen die Prüfer:innen ein besonderes Augenmerk auf die routenbezogenen Kriterien wie Routenführung, Oberfläche, Wegbreite und Wegweisung sowie die Verkehrsbelastung. Sie machen insgesamt 70 Prozent der Bewertung aus. Für Radreisende, die einen Radfernweg unter die Räder nehmen, ist eine gut ausgebaute Strecke besonders wichtig. Aber die sonstige Infrastruktur muss ebenfalls passen. Deshalb bewertet der ADFC auch, wie es mit Gastronomie und Übernachtungsmöglichkeiten an der Strecke aussieht, und wie gut die Anbindung an den ÖPNV ist. Zudem bewertet er das Marketing für die Route. Am Ende wird zusammengezählt und die Sterneanzahl ermittelt – bis zu fünf Sterne sind möglich. Aktuell haben wir vier Routen, die mit fünf Sternen glänzen, 30 Routen mit vier Sternen und 16 Routen mit drei Sternen.

Einige Routen sind seit vielen Jahren dabei. Was motiviert sie, die Auszeichnung zu erneuern?

Der Radtourismus ist ein attraktives Segment im Tourismus. Und er bringt Geld, das sich gut in der Region verteilt, weil Radreisende entlang der radtouristischen Routen einkehren und übernachten.

Das haben viele Regionen erkannt, so ist das Angebot an touristischen Routen in den letzten Jahrzehnten stark gestiegen. Mit den ADFC-Auszeichnungen können die Regionen durch eine verlässlich geprüfte Qualität mit ihrem Angebot hervorstechen.

Wichtiger ist für sie aber die Analyse der Route: Der ADFC zeigt, wo sich Routen noch verbessern lassen, damit das radtouristische Angebot der Routen rundum gut aufgestellt ist. Die Analyse des ADFC hilft Routenbetreibenden und Regionen zudem dabei, Investitionen in den Radtourismus gut zu begründen.

Was haben Radreisende von den ADFC-Qualitätsradrouten?

Vor allem haben Radreisende den Vorteil, dass die Routen schon jemand abgefahren ist und sie nach vergleichbaren und objektiven Kriterien bewertet hat. Die Ergebnisse stehen bei den ADFC-Qualitätsradrouten transparent auf der Internetseite in einer übersichtlichen Bewertungstabelle. So können Radreisende direkt sehen, wie eine Route abgeschnitten hat. Wer viel Wert auf breite Radwege legt, schaut auf dieses Kriterium. Wem wenig Verkehr wichtig ist, achtet auf diese Bewertung. Je mehr Sterne eine Route erhält, desto mehr Punkte konnte sie in den einzelnen Kriterien sammeln. Die ADFC-Qualitätsradrouten bieten sich daher sehr gut für die individuelle Radreiseplanung an.

Alle aktuell ausgezeichneten ADFC-Qualitätsradrouten gibt es hier: www.adfc-radtourismus.de/radtouren/qualitaetsradrouten/

IXON Core 2

LICHT, DAS DICH BEGEISTERT!

MADE IN
GERMANY

Durch die breite, gleichmäßige Ausleuchtung des gesamten Lichtfeldes bietet unser neuer Akku-Scheinwerfer maximale Sichtbarkeit und Sicherheit. Weitere Features, die begeistern:

- 70 Lux
- 3 Leuchtstufen
- 18 h Akkulaufzeit
- Integrierte Powerbankfunktion
- Hängende oder stehende Montage

Kompakt und leicht – IXON Core 2 ist der ideale Scheinwerfer für alle, die keine Kompromisse eingehen wollen.

Jetzt entdecken auf bumm.de



busch+müller

STERNE FÜR RADROUTEN

ADFC-QUALITÄTSRADROUTEN MIT VIER STERNEN Der ADFC bewertet Radrouten – bis zu fünf Sterne sind möglich. Die hier vorgestellten ADFC-Qualitätsradrouten haben vier Sterne erhalten. Die Klassifizierung durch den ADFC erfolgt anhand objektiver Kriterien, die einen einheitlichen Standard für Radfernwege definieren. Alle ausgezeichneten Routen und Infos gibt es auf www.adfc-radtourismus.de.

Sterne kommen zusammen

So bewertet der ADFC die Qualitätsradrouten: Wegebreite, Oberfläche, Wegweisung und die touristische Infrastruktur machen je 15 Prozent der Bewertung aus. Die Verkehrsbelastung fällt mit 20 Prozent, die Routenführung sowie die Anbindung an Bus und Bahn mit je fünf Prozent ins Gewicht, das Marketing für die Route mit zehn Prozent.

Fotos: NPHM/Dennis Stratmann, Franz Weisser
Marketing, RMK/Claus Rudolph, Mario-Hochhaus/WLT

◀ See im Dülmener Wildpark.

Berg Bier-Tour



Das Bierbrauen hat auf der Schwäbischen Alb eine lange Tradition. Viele Brauereien verbinden heute Geschichte und Moderne: Sie nutzen regionales Wasser, Alb-Gerste und -Hopfen, bieten Verkostungen und Braukurse an. Die Berg Bier-Tour erkundet auf einem 115 Kilometer langen Rundkurs das idyllische Lautertal und die herbe Schönheit der Schwäbischen Alb. Die Route folgt überwiegend gut ausgebauten, autofreien Wegen und bietet eine Kombination aus sportlicher Herausforderung und regionalem Genuss.

Vom Mobilitätszentrum in Münsingen geht es zunächst durch das Große Lautertal, vorbei an markanten Burgruinen wie Hohengundelfingen. Die Strecke verläuft eben entlang der Donau bis in die Bierkulturstadt Ehingen. Hier prägen fünf unabhängige Brauereien das Stadtbild und laden zum Genuss der Bierspezialitäten ein. Schon seit 1466 braut die ansässige Berg Brauerei und

setzt auf die traditionelle „Offene Bottich-Gärung“. Durch das Ur-Donautal führt die Route nach Schelklingen zum UNESCO-Welterbe „Hohle Fels“. Ein weiteres Highlight ist der Blautopf bei Blaubeuren. Trotz umfangreicher Sanierungsarbeiten bis 2028 ist das Areal rund um Deutschlands größte Karstquelle über zwei Behelfsbrücken zugänglich. Der Rückweg durchquert das zwölf Kilometer lange Tieftal und passiert die Sontheimer Höhle. Von der Albhochfläche führt die Strecke von Sontheim über Ennabeuren nach Feldstetten. Die Tour streift den ehemaligen Truppenübungsplatz und erreicht das Biosphärenzentrum Schwäbische Alb. Auf rund 450 Quadratmetern erklärt die interaktive Ausstellung Baden-Württembergs einziges Biosphärengebiet auf kurzweilige Art und Weise. Am Ausgangspunkt Münsingen endet der Rundkurs.

INFO: Touristik Information, Hauptstr. 13, 72525 Münsingen, Tel.: 07381/18 21 45, E-Mail: touristinfo@muensingen.de, www.bergbiertour.de, www.adfc-radtourismus.de/berg-bier-tour



Remstal-Radweg

Wo Genuss auf Natur trifft – direkt vor den Toren Stuttgarts vereint das Remstal sanfte Weinberge, idyllische Streuobstwiesen und historische Fachwerkstädte. Dem Flusslauf der Rems folgt die 106 Kilometer lange Remstal-Radroute auf rund 76 Kilometern von der Mündung zur Quelle: von Remseck, entlang der Mäander des Unteren Remstals und durch die Tallandschaft bis zum Remsursprung bei Essingen.

Der Startpunkt liegt am Bahnhof in Weinstadt-Endersbach. Von dort führt die Strecke zunächst durch die Weinberge um Rommelshausen, die einen fabelhaften Blick über das Remstal bieten. Vorbei an der Ruine der markanten Yburg und der Lutherkirche in Fellbach erreicht die Route den Neckarstrand in Remseck. Aufgrund von Hochwasserschäden aus dem Jahr 2024 wird die Route zwischen Remseck und Waiblingen aktuell leider umgeleitet. Bitte auf die Beschilderung achten. Ab dem mittelalterlichen Waiblingen geht es entlang der idyllischen Rems flussaufwärts in Richtung Osten. Dort passiert die Strecke das Geburtshaus von Gottlieb Daimler in Schorndorf und führt weiter in die Gold- und Silberstadt Schwäbisch Gmünd. Der Weg verläuft stetig tiefer in das Tal hinein, vorbei an neu angelegten Parks, einladenden Badestränden und Spielplätzen, die besonders für Familien attraktiv sind. In Essingen verlässt die Strecke den Lauf der Rems. Die Remsquelle liegt etwa vier Kilometer südwestlich und ist einen kleinen Abstecher wert. Bergab geht es dann in das Tal der Kocher nach Aalen.

INFO: Remstal Tourismus e. V., Bahnhofstr. 21 (im Bahnhof), 71384 Weinstadt-Endersbach, Tel.: 07151/27 20 20; E-Mail: info@remstal.de, <https://remstal.de>
www.adfc-radtourismus.de/remstal-radweg

Der Höhenzug Hohe Mark im südlichen Münsterland bildet den Kern des gleichnamigen Naturparks – direkt an der Schnittstelle von Münsterland, Niederrhein und der nördlichen Metropole Ruhr. Der 1.978 Quadratkilometer große Naturpark überrascht durch sein vielseitiges Landschaftsbild sowie ausgedehnte Wander- und Radwege. Die Hohe Mark RadRoute führt auf rund 280 Kilometern entlang von Auen und weitläufigen Seen, durch dicht bewachsene Wälder und farbenfrohe Heideflächen.

Der Rundkurs startet und endet in Borken. Er führt direkt zur Wasserburg Gemen und unter dem dichten Blätterdach der Sternbusch-Allee bis nach Weseke. Dort lädt ein Apothekergarten zur Rast ein. Weiter geht es in Richtung Reken, wobei die Strecke das Naturschutzgebiet Fürstenkuhle passiert. Im dortigen Moor lassen sich zum Frühlingsanfang vielleicht die zur Paarungszeit blau gefärbten Moorfrösche erspähen. Die Route verläuft weiter zur Wildpferdebahn Dülmen. Rund 400 Wildpferde leben im dortigen Naturschutzgebiet Merfelder Bruch. Zum Baden eignet sich der Halterner Stausee. Wer es ruhiger möchte, beobachtet – mit etwas Glück – Fischadler am Hullerner Stausee. In Erle steht die über 1.500 Jahre alte Femeiche direkt am Wegesrand. Entlang der Bocholter Aa geht es übers flache Land. Kurz vor Schluss lohnt der maßstabsgetreue Planetenweg am Pröbstingsee einen Abstecher ins Sonnensystem.

INFO: Naturpark Hohe Mark, Tiergarten 1, 46348 Raesfeld, Tel.: 02865/60 91 15, E-Mail: hmr-hohemark@raesfeld.de, www.hohemarkradroute.de
www.adfc-radtourismus.de/hohe-mark-radroute



Hohe Mark RadRoute

Auf rund 123 Kilometern fließt die Ilm vom UNESCO-Biosphärenreservat Thüringer Wald bis ins Weinanbaugebiet Saale-Unstrüt. Auf ihrem Weg zur Saale schlängelt sie sich durch Mittelgebirgslandschaften, Moore und geheimnisvolle Karstgebiete. Burgen, Schlösser, historische Mühlen und kleine Dörfer säumen den Weg. Gaststätten mit thüringischen Spezialitäten und regionalen Weinen laden zu Pausen ein. Der Ilmtal-Radweg verläuft überwiegend auf asphaltierten Wegen mit einem langen Abschnitt bergab bis Ilmenau, danach eben mit gelegentlichen Steigungen.

Ausgangspunkt der Tour ist Allzunah – gleich drei Quellbäche vereinen sich dort zum Fluss Ilm. Über den Luftkurort Stützerbach sowie Manebach geht es in die Universitäts- und Goethestadt Ilmenau. Vorbei an der Kunst- und Senfmühle von Kleinhettstedt kommt Dienstied mit seiner spektakulären Karsthöhle in Sicht. Kranichfeld wird von den



Ilmtal-Radweg

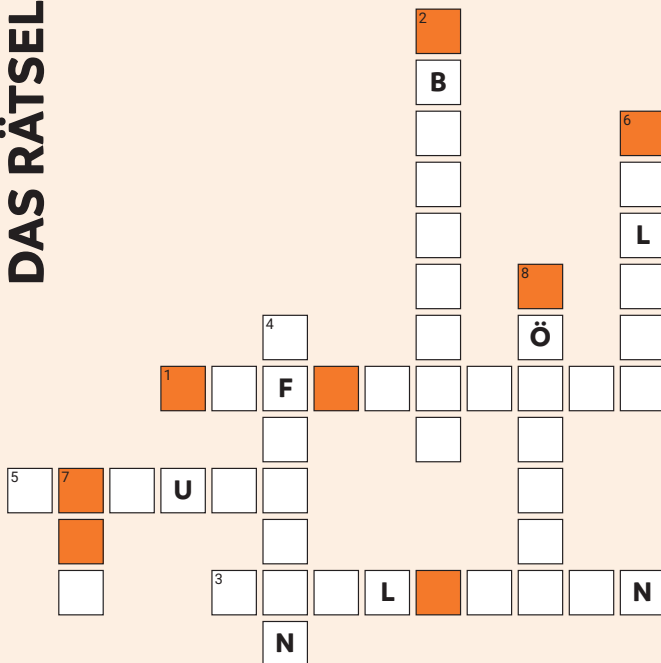
zwei Burgen Oberschloss und Niederburg umrahmt, Panoramablick über das mittlere Ilmtal inklusive. Im Kurpark von Bad Berka kann von Mai bis Oktober dem Licht-Klang-Erlebnis „Parkgeflüster“ gelauscht werden. Entlang kleiner Dörfer und Kirchen führt die Strecke in die Klassikerstadt Weimar. Dort kann man auf den Spuren von Goethe und Schiller sowie der Bauhaus-Architektur wandeln. Im weiteren Verlauf streift der Radfernweg die Glockenstadt Apolda mit ihrem Kunsthaus und passiert das schwimmende Hüttendorf in Eberstedt. Auf der letzten Etappe kann man die „Thüringer Toskana“ und die sonnigen Weinberge von Bad Sulza genießen. Die Tour endet in Großheringen, wo die Ilm in die Saale mündet.

INFO: Weimarer Land Tourismus e. V., Bahnhofstr. 28, 99510 Apolda, Tel.: 03644/51 99 75, E-Mail: info@weimarer-land.de, www.ilmtal-radweg.de, www.adfc-radtourismus.de/ilmtal-radweg

Die Lösung aus Radwelt 4.25: „Kinder haben oft viele Fragen“

Gewinnerinnen und Gewinner werden schriftlich benachrichtigt.

DAS RÄTSEL



HALLO LIEBE RAD- UND RÄTSELFANS!

Da bin ich wieder. Im heutigen Kreuzworträtsel wird eine europäische Insel gesucht. Das 2.672 km² große Eiland hat 36.000 Einwohner:innen und etwa 600 vorgelagerte kleinere Inseln. Da die höchste Erhebung nur 54 Meter misst, lässt es sich dort entspannt radeln.

Apropos radeln, die ersten Knospen
gieren schon nach Sonne und ihr
solltet jetzt schnell „aufsitzen“.

Wir sehen uns!
Euer Gerd



1. Auf ein Rad kann man ...
2. Von einem Rad kann man ...
3. Ein Rad kann man ...
4. Ein Rad sollte man ...
5. Ein Rad bringt ...
6. Ein Rad kommt selten ...
7. Ein Einrad hat nur ein ...
8. Mit einem Rad ist vieles ...



DER GEWINN

Wir verlosen 2x den **Helm Unit 1 Neon Mips inkl. Fernbedienung**
im Wert von jeweils 239,80 Euro!

**Einsendeschluss** 13. April 2026

Die Lösung geht mit Namen und Adresse an:
ADFC Radwelt, Zimmerstraße 26/27, 10969 Berlin
oder per E-Mail an: raetsel@adfc.de

Intelligent und sicher

Der Neon ist ein leichter Stadthelm mit integriertem Brems- und Rücklicht, Blinker und einem Fidlock-Magnetverschluss für zusätzliche Sicherheit und Komfort. Das Mips-System sorgt für besseren Schutz des Kopfes vor Rotationskräften bei einem schrägen Aufprall. Die Crash Alert-Technologie erkennt einen Unfall. Wenn man nicht reagiert, sendet die zugehörige Smartphone-App einen Notruf mit Standort an einen Notfallkontakt. Zusätzlich können wichtige medizinische Daten im Helm gespeichert werden, die Ersthelfer:innen mit ihrem Smartphone abrufen können. Die Blinker an der Rückseite des Helms betätigt man mit der Lenkerfernbedienung. Weiteres erhältliches Zubehör: klare, getönte oder selbsttönende Visiere, Helmmütze für den Winter und Stopfen für die Belüftungsöffnungen, um Regenwasser vom Kopf fernzuhalten. Durch die Zertifizierung nach NTA-8776 ist der Helm auch für den Einsatz auf S-Pedelecs bis 45 km/h geeignet. Er ist in drei Größen und fünf Farben erhältlich.

<https://de.unit1gear.com>

<https://de.unit1gear.com>

TEILNAHMEBEDINGUNGEN Teilnahme ab 16 Jahren, ausgenommen sind hauptamtlich Mitarbeitende des ADFC. Teilnahme über Gewinnspiel-Agenturen oder sonstige Dritte, die Teilnehmende bei einer Vielzahl von Gewinnspielen anmelden, ist ausgeschlossen. Der Gewinn wird unter allen Teilnehmenden mit der richtigen Antwort ausgelost.

Impressum

Herausgeber

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.,
gesetzlich vertreten durch Sarah Holczer und
Frank Masurat, Bundesvorsitzende. Der ADfC ist
Mitglied im Europäischen Radfahrerverband ECF.
Zimmerstraße 26/27, 10969 Berlin
E-Mail: kontakt@adfc.de

Chefredaktion

Alexandra Kirsch (V.i.S.d.P.)

Redaktion

René Filippek, Moritz Kennedy

An den Ausgaben wirken mit

Peter Barzel, Norbert Eisele-Hein,
Gerd Hasenjäger, Barbara Lücke,
Frauke Maack, Judith Weibrecht

Redaktionsanschrift

ADfC
Zimmerstraße 26/27, 10969 Berlin
Tel.: 030/20 91 49 80
Fax: 030/209 14 98 55
E-Mail: radwelt@adfc.de

Verlag

Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG
Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel
Tel.: 0561/602 80-0
Fax: 0561/602 80-222
E-Mail: info@ddm.de
Seiten auf Recycling-Papier gedruckt.

Anzeigen

DIGISALE GmbH
Dom-Pedro-Str. 7, 80637 München
<https://digisale.org/>
Anzeigenleitung:
Marcus Tütsch
Tel.: 089/444 43 72 70
E-Mail: marcus@digisale.org
Anzeigenberatung und -verkauf:
Evelin Tütsch
Tel.: 089/444 43 72 70
E-Mail: evelin@digisale.org

Für Inhalt und Gestaltung der Werbeanzeigen
ist jeweils der Werbende verantwortlich, ebenso
wie für verlinkte oder beworbene Webseiten.
Gleiches gilt für QR-Codes und die durch sie
erreichbaren Medien und Informationen.

Grafik

TREND Werbung Ernst Blumrodt,
Swantje Kirchner-Blumrodt

Kartografie

IDSKG Kartographie & Grafik,
Iris D. Kolz, www.idskg.de

Titel

Istockphoto.com/Boris Jovanovic

Bezug

Die Radwelt erscheint viermal im Jahr und
ist im ADfC-Mitgliedsbeitrag enthalten.

Nachbestellungen

bitte beim ADfC (Adresse s. o.)

Druckauflage

108.000, 4. Quartal 2025
Nachdruck von Beiträgen und Abbildungen nur
mit Genehmigung des ADfC, ISSN 1438-4612
Bundesausgabe, ISSN 1617-092x Ausgabe Hamburg
Der Ausgabe sind Beilagen von Mey & Edlich
sowie Teilbeilagen von der Deutschen
Fernsehtour und Plan International
beigefügt.



IN DER NÄCHSTEN AUSGABE AB 6.6.2026

AGGRESSION IM STRASSENVERKEHR

Sie tritt gefühlt häufiger und heftiger
auf. Expert:innen sehen u. a. man-
gelnden Platz als Grund dafür. Es gibt
immer mehr Kraftfahrzeuge und
Fahrräder, aber nicht mehr Platz auf
den Straßen. Welche Faktoren tragen
noch zur Aggression bei und was
lässt sich dagegen tun?



KROATIEN

Mit einer Zweimast-Motorjacht und Elektrofahrrädern geht es nach Süd-
dalmatien und auf die Inseln Vis, Korčula, Hvar, Brač und Šolta. Höhepunkte
der Reise sind u. a. die Altstadt von Korčula und die spanische Festung auf
Hvar. Auf dem Festland locken Omiš mit einer Raftingtour, Split und der
Diokletianpalast sowie Trogir mit historischer Altstadt.



RENNRÄDER MIT ELEKTROSCHALTUNGEN

Akku statt Seilzug: Elektronische Schaltsysteme
für Rennräder sind in der Mittelklasse angekom-
men. Sie versprechen zuverlässige Schaltvorgänge
und viele Optionen. Wir probieren aus, ob die
Sporträder und ihre Fahrer:innen vom elektroni-
schen Update profitieren können.

Fotos: iStockphoto.com/Olaser, Inselhupfen/Moritz Abinger, Stram

+++ AKTUELL +++ DIGITAL +++ EXKLUSIV +++

DER NÄCHSTE NEWSLETTER KOMMT IM APRIL!

Der ADfC informiert seine Mitglieder regelmäßig und kostenlos per Newsletter.
Haupt-, Familien- und Haushaltsmitglieder können ihn über ihre eigene
E-Mail-Adresse beziehen: www.adfc.de/mailadresse.

Fahrrad-Interessierte und Menschen, die mehr über den ADfC wissen wollen,
bestellen ihn über: www.adfc.de/newsletter.

E-PAPER DER RADWELT

sind im Mitgliederbereich auf www.adfc.de/login archiviert.

Wer die Radwelt lieber als E-Paper erhalten möchte, kann hier wechseln und erhält
den Link zur aktuellen Ausgabe per E-Mail: www.adfc.de/e-paper.



GLOBETROTTER

KOMM IN DIE GÄNGE.

BIS ZU
15%*
VOM 01. BIS 31.03.2026

10% Preisvorteil bei Vorlage in der Filiale
15% Preisvorteil für alle Globetrotter Club-Mitglieder

Du bist noch kein Mitglied? Einfach an der Kasse registrieren oder auf globetrotter.de/club



Wir geben alles, um dich bestens zu beraten.
Besuche uns gern in der Filiale oder auf globetrotter.de

*Die Aktion ist vom 01.03.2026 bis zum 31.03.2026 in einer unserer 22 Filialen gültig. Pro Kund:in und Einkauf kann nur ein Gutschein dieser Aktion einmalig eingelöst und nicht mit anderen Aktionsgutscheinen oder Rabattcoupons kombiniert werden. Eine nachträgliche Einlösung ist nicht möglich. Ein Weiterverkauf ist nicht gestattet. Bei Widerruf oder Rückgabe verfällt der gewährte Nachlass und kann nicht gutgeschrieben oder für einen Folgeeinkauf/Umtausch verrechnet werden. Der Gutschein gilt nicht für Geschenkgutscheine, Bücher, Zeitschriften, Karten, Lebensmittel, GPS/Wearables, Boote, SUP-Boards, Fahrradanhänger, Dachzelte, 2nd-Hand-Ware, Fahrräder, Sonderbestellungen, Veranstaltungskarten und Serviceleistungen.